SKRZYDLATA POLSKA



GRUDZIEŃ 1932
NR. 12 (98) Rok III (IX)

ZŁ. 1

ORGAN AEROKLUBÓW
WYDAWNICTWO L. O. P. P.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński—Jagiellońska 9 m. 12.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Puławska 2a.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia“ — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT“ — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138. tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08--60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro“, Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

ADRES REDAKCJ ADMINISTRACJ

WARSZAWA, CHMIELNA 27m. 7, TEL. 654-75, KONTO P.K.O. 9511

Warunki prenumeraty:

w kraju rocznie zł. 10.—
półrocznie ... zł. 5.50
kwartalnie ... zł. 3.—
numer pojedyńczy zł. 1.—

zagranicą rocz. fr. szw. 8.—
półrocznie ... fr. szw. 4.—

Ceny ogłoszeń:

cała strona ... zł. 300.—
pół strony... ... zł. 180.—
jedna czwarta str. zł. 100.—
jedna ósma str.... zł. 70.—

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 15 gr., 2—3 egz. 25 gr., 4 — 7 egz. 50 gr., 8 — 12 egzempl. 60 groszy.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA".

ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

Polskie Linje Lotnicze „LOT"

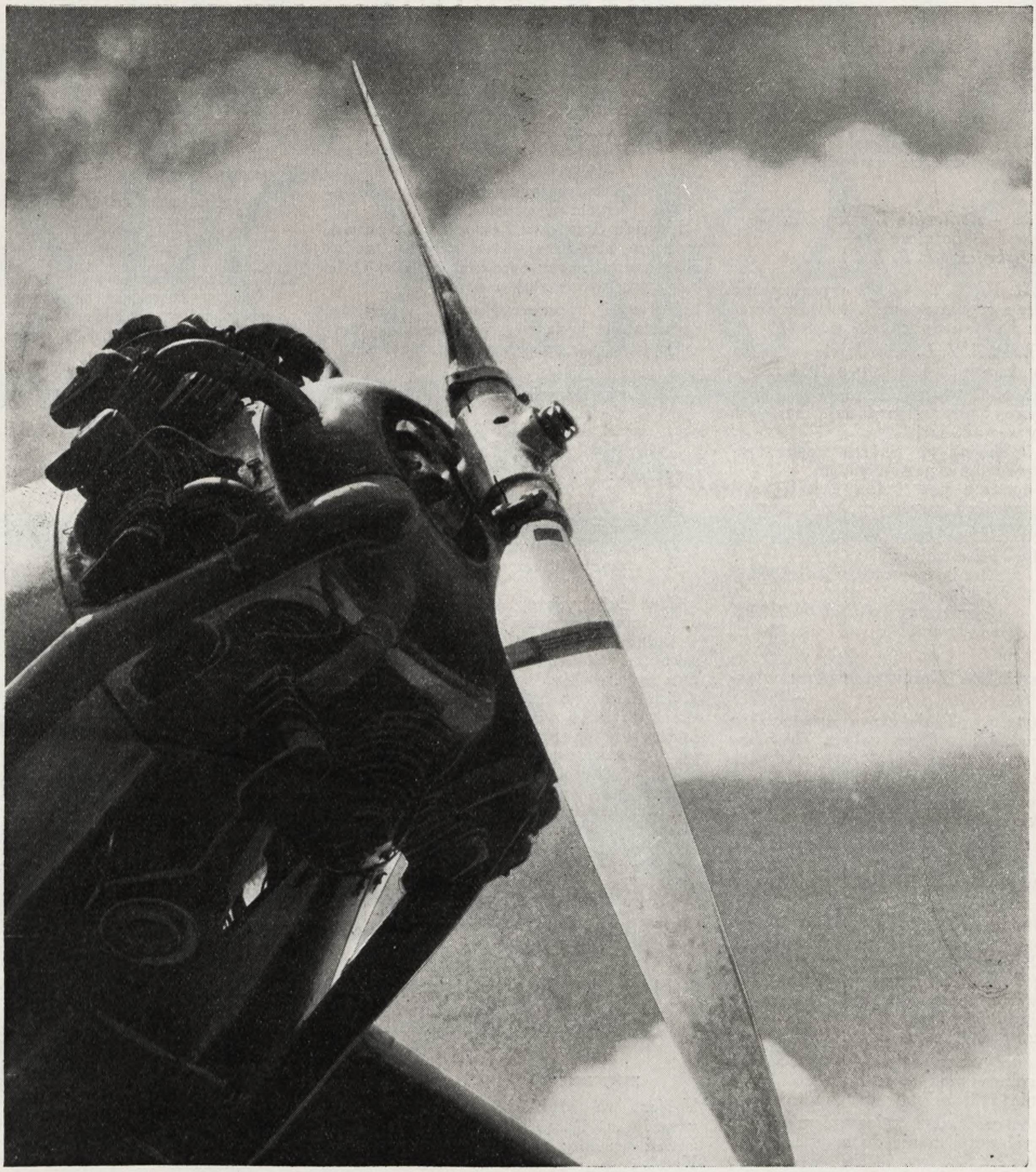
ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 października 1932 r. do 28 lutego 1933 r.

Czas środkowo-europejski.

Samoloty kursują				Samoloty kursują		
w poniedz. środy i piątki	we wtorki czwartki soboty	w soboty	KIERUNEK	w poniedz. środy i piątki	we wtorki czwartki soboty	we wtorki
	o. 9.00		↓ Warszawa ↑	p. 12.30		
	p. 11.00		Bydgoszcz	o. 10.30		
	o. 11.20		Bydgoszcz	p. 10.10		
	p. 12.30		Gdańsk, Gdynia	o. 9.00		
	o. 12.40		↓ Warszawa ↑		p. 11.10	
	p. 14.50		Poznań		o. 9.00	
	o. 13.00		↓ Warszawa ↑	p. 10.45		
	p. 15.00		Katowice	o. 8.45		
o. 9.15			↓ Warszawa ↑		p. 12.00	
p. 12.00			Wilno		o. 9.15	
o. 8.30			↓ Warszawa ↑		p. 15.10	
p. 10.20			Kraków		o. 13.10	
o. 10.45			Kraków		p. 12.45	
p. 11.25			Katowice		o. 12.05	
o. 11.55			Katowice		p. 11.35	
p. 13.40			Brno		o. 9.50	
o. 14.00			Brno		p. 9.30	
p. 15.00			Wiedeń		o. 8.30	
			↓ Warszawa ↑	p. 12.00		
			Lwów	o. 9.30		
		o. 9.15	Lwów			p. 13.45
		p. 11.00	Czerniowce			o. 12.00
o. 9.30		o. 11.30	Czerniowce			p. 11.30
p. 12.00		p. 15.00	Bukareszt			o. 8.00

o. odlot, p. przylot.



REGULAMIN

III-ch Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych

1. Lubelski Klub Lotniczy (L. K. L.) w Lublinie, łącznie z Klubem Lotniczym Podlaskiej Wytwórni Samolotów (K. L. P. W. S.) w Białej Podlaskiej, urządzają w lutym doroczne zawody lotnicze pod nazwą:

„Lubelsko - Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze“,
w skrócie „L. P. Z. Z. L.“.

2. 3-cie L. P. Z. Z. L. są organizowane zgodnie z regulaminem F. A. I. i z przepisami Komisji Sportowej A. R. P.
3. 3-cie L. P. Z. Z. L. odbędą się w Lublinie, w dniach 3, 4, 5 lutego 1933 r.
4. Do Zawodów dopuszczone są samoloty sportowe, które odpowiadają następującym warunkom:
   a) są zapisane do państwowego rejestru statków powietrznych;
   b) podpadają pod jedną z kategoryj, ustalonych przez F. A. I., a mianowicie:

Kategorja	I-sza najmniej 2-miejscowe o c. wł.	do 400 kg.
„	II najmniej 2-miejscowe o c. wł.	do 280 kg.
„	III jednomiejsc. „	„ 350 „
„	IV „	„ 200 „

Dopuszczalna tolerancja ciężaru własnego 25%.

Za samoloty 2-miejscowe uważane są tylko te, które podczas całych Zawodów będą posiadały załogę złożoną z dwóch osób.

5. Wszystkie zgłoszone płatowce klasyfikowane będą w jednej grupie.
6. Ciężar własny samolotów sportowych oraz moc silnika brane będą z książek pokładowych.
7. Zgłoszenie udziału w Zawodach nastąpić może jedynie za pośrednictwem jednego z klubów afiljowanych do A. R. P., wg. formularzy nadesłanych przez L. K. L., przyczem niedokładne ich wypełnienie powoduje nieprzyjęcie zgłoszenia .
8. Termin zgłoszeń samolotów sportowych upływa z dniem 21-go stycznia 1933 roku w pierwszym terminie i 28-go stycznia 1933 orku w drugim terminie.
9. Równocześnie ze zgłoszeniem winno nastąpić przekazanie do kasy L. K. L. (konto P.K.O. Nr. 68.550) wpisowego w wysokości zł. 50 od płatowca zgłoszonego w pierwszym terminie, lub zł. 100 od płatowca zgłoszonego w drugim terminie.

Wpisowe podlega zwrotowi tylko w wypadku niedojścia Zawodów do skutku.

10. Jako minimum zgłoszeń, przy których odbędą się Zawody, określa się liczbą 7 samolotów.
11. Z ramienia L. K. L .prowadzi Zawody, jako Kierownik Zawodów, — prezes Komisji Sportowej wraz z wiceprezesem jako jego zastępcą. Skład Komisji Sportowej Zawodów oraz Komisarzy Sportowych na lotnisku w Lublinie i na innych lotniskach mianuje Komisja Snortowa L. K. L. W skład Kom. Sport. wejdzie pozatem delegat Kom. Sport. A. R. P., który zatwierdza Komisarzy Sportowych na poszczególnych lotniskach.
12. 3-cie L. P. Z. Z. L. obejmują:
    A) Lot na trasie: Lublin — Biała Podlaska — Kowel — Łuck — Zamość — Sandomierz — Dęblin — Lublin.
    B) Udział w Sztafecie Lotniczo-Motocyklowej, w/g. ślepej mapy.
    C) Strącanie baloników z lądowaniem w prostokącie.

Komisja Sportowa Zawodów ma prawo, w razie nieodpowiedniej pogody, zmienić trasę lotu oraz ograniczyć próbę C do lądowania w prostokącie.

13. Wyniki poszczególnych wyczynów ustalone będą w/g. wzorów klasyfikacyjnych, w sposób następujący:

A) Lot na trasie:

$$A = (750 - \Sigma \Delta V)\frac{\frac{Vp}{3}}{35\sqrt{W}}$$

przyczem :

$\Delta V = | Vp - Vn |$
Vp = szybkość przeciętna na całej trasie
Vn = szybkość poszczególnych etapów
W = moc silnika

Czas lotu mierzy się z dokładnością do 1 minuty i liczy się od chwili startu w Lublinie do chwili przelecenia na wysokości 10 metrów nad bramką przy stoliku sędziowskim.

Czas postoju na poszczególnych lotniskach odlicza się od ogólnego czasu Lądowanie na przewidzianych lotniskach jest obowiązujące, przyczem zawodnicy są obowiązani do wzięcia wizy od Komisarza Sportowego. W Kowlu obowiązuje tylko zrzucenie meldunku. Szybkość przeciętna na całej trasie oraz szybkości na poszczególnych odcinkach będą obliczone z dokładnością do 0,5 km/godz., np:

$V = 122{,}4$ km/godz. $\cong$ 122 km/godz.

$V = 122{,}6$ km/godz. $\cong$ 123 km/godz.

B) Sztafeta Lotniczo-Motocyklowa:

$$B = 100\frac{V}{V_{opt.}}$$

przyczem:

V jest to szybkość osiągnięta przez zawodnika licząc od chwili startu do chwili przelotu nad bramką przy stoliku Komisji Sędziowskiej w Lublinie. Jako drogę przyjmuje się podwójną odległość w linji prostej z Lublina do miejscowości, gdzie należy zrzucić meldunek, leżącej w promieniu 40 km. od Lublina, oznaczonej na ślepej mapie, zamkniętej w kopercie, którą zawodnik ma prawo otworzyć po starcie.

V opt. = najlepszej V osiągniętej w sztafecie.

Maksymalny czas odszukania miejscowości, w której należy zrzucić meldunek określa się na jedną godzinę. Zawodnicy lotnicy będą klasyfikowani jednocześnie z zawodnikami na motocyklach w/g. osobnego regulaminu „Sztafety Lotniczo-Motocyklowej“.

C) Strącanie baloników i lądowanie w prostokącie:

Za strącenie jednego balonika — 10 p.
Za strącenie dwóch baloników — 30 p.
Za strącenie trzech baloników — 60 p.
Za wylądowanie w prostokącie — 50 p.

Baloniki puszczane będą w 2 min. po starcie zawodnika, który od tej chwili ma 5 min. czasu na strącenie ich.

Wymiary prostokąta ustali Komisja Sportowa.

14. Wyniki końcowe obliczane będą w/g wzoru:

$$S = A + B + C$$

15. Za największą ilość punktów zdobytych w Zawodach przyznana zostanie nagroda w postaci puhara wędrownego, ufundowanego przez L.K.L. i K.L.P.W.S.
    Nagroda ta, po trzykrotnem kolejnem zdobyciu przez ten sam Klub, przechodzi na jego własność.
    Nagrodę przechodnią zdobywa Klub który zgłosił samolot.
16. Nagrodę wędrowną zobowiązuje się Klub zwycięski dostarczyć do Klubu organizującego 4-te L.P.Z.Z.L. do dnia 1-go stycznia 1934 roku.
17. Prócz tego, wyznacza się nagrody I II i III w ogólnej klasyfikacji, po jednej w konkurencjach A, B i C, oraz jedną dla najlepszej pilotki — w postaci przedmiotów pamiątkowych. Nagrody te zdobywa załoga.
18. Po ustaleniu wyników, ogłoszenie zwycięzców i przyznanie nagród nastąpi na balu reprezentacyjnym L.K.L., przyczem zwycięscy zawodnicy złożą deklaracje, że nie będą rościć żadnych pretensji do Kierownictwa Zawodów lub A.R.P., o ile wyniki Zawodów, uprawomocnione dopiero po upływie 14-dniowego terminu nadsyłania protestów (Reg. F. A. I.), zmienią klasyfikację.
19. Każdy zawodnik ma prawo zgłaszać do Komisji Sportowej pisemne reklamacje od zarządzeń Komisarzy w przeciągu 24-godzin od chwili wydania zarządzenia oraz w przeciągu 14 dni od chwili ogłoszenia wyników ostatecznej klasyfikacji .
    Do każdej reklamacji należy dołączyć wadjum w wysokości zł. 50. które zostanie zwrócone, o ile reklamacja będzie uznana za słuszną.
    Reklamacje bez wadjum nie będą rozpatrywane.
20. L.K.L. nie ponosi żadnej odpowiedzialności za jakiekolwiek wypadki lotnicze. Uczestnicy 3-ch L.P.Z.Z.L biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzoną przez nich szkody w czasie trwania Zawodów.
21. Zawodnicy będą wykluczeni z konkursu, ewentualnie poddani sankcjom karnym w wypadkach przwidzianych w regulaminie sportowym F. A. I.
22. Podstawą do obliczenia czasu są protokóły Komisji Sportowych lokalnych, o ile zostaną dostarczone Kierownictwu Zawodów do godziny 15-ej dnia 5-go lutego 1933 roku. W przeciwnym razie Komisja Sportowa oprze się na danych zamieszczonych w kartach kontrolnych.
23. Dla celów prasowych, reklamowych i osobistych wolno używać tylko definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych przez Komisję Sportową.

Dokończenie na stronie 285.

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok III (IX) GRUDZIEŃ 1932 Nr. 12 (98)

PIĘKNY DAR KOLEJARZY WARSZAWSKICH



Samoloty RWD-5, ufundowane przez Warszawski Dyrekcyjny Komitet Kolejowy L. O. P. P. Aeroklubowi Warszawskiemu.

NA WIDNOKRĘGU

Udział w Salonie Paryskim — Instruktorzy w szybownictwie

Rok bieżący obfituje w pomyślne wystąpienia naszego lotnictwa na terenie międzynarodowym. U schyłku roku mamy do zanotowania nowy sukces, osiągnięty przez polski przemysł lotniczy na XIII salonie aeronautycznym w Paryżu. Już dwa lata temu wystawione w Grand Palais polskie samoloty myśliwskie Państwowych Zakładów Lotniczych spotkały się z bardzo pochlebną krytyką fachową, która określała je mianem jednych z najlepszych konstrukcyj lotniczych. Jednak wówczas były to jedyne polskie eksponaty na wystawie paryskiej, niedające jeszcze wyobrażenia o stanie przemysłu lotniczego w Polsce. W roku bieżącym, obok słynnych „P", stanęła zwycięska w Challenge'u RWD-6 oraz dwa inne turystyczne: PZL-19 i RWD-5. Dało to możność zapoznania się zagranicy z poważną częścią polskiego dorobku lotniczego. Opinja fachowa wyraża się bardzo korzystnie o stanie naszej techniki lotniczej. Po tegorocznym salonie paryskim sąd o wartości naszego przemysłu lotniczego pogłębił się bardzo i rozpowszechnił.

Z przyjemnością bierzemy teraz do ręki nowe numery pism zagranicznych. Wszędzie znajdziemy coś o polskiem lotnictwie. Tu mamy echa Challenge'u, tam krytykę wystawy, w innem piśmie znowu podają obszerny artykuł o naszem szybownictwie, gdzieindziej znowu wspomnienia pobytu w Polsce, pełne ciepłych słów, albo poprostu długie artykuły o rozwoju naszego sportu lotniczego, komunikacji lub przemysłu. Ten rok zaznaczył się bardzo dużym wzrostem zainteresowania się zagranicy lotnictwem polskiem. Jesteśmy uznawani za poważnego konkurenta, o którym chce się słyszeć.

W tym stanie rzeczy witamy ze specjalną radością zapowiedź Aeroklubu Rzeczypospolitej o wydawaniu informacyjnego biuletynu dla zagranicy.

Oby ta inicjatywa była jak najprędzej zrealizowana, póki zainteresowanie nie osłabnie.

Nasze młode szybownictwo wymaga stanowczo większego nadzoru i opieki fachowej. Przed powstającemi obecnie Okręgowemi Komitetami Szybowcowemi staje bardzo ciężka i odpowiedzialna praca. Muszą one dopilnować, aby ruch szybowcowy szedł po właściwej drodze. Przy Polskim Komitecie Szybowcowym musi powstać wkrótce inspektorat, któryby przeprowadzał lustracje poszczególnych ośrodków szybowcowych, sprawdzał poziom wyszkolenia, kwalifikacje instruktorów, wartość samych terenów i t. p. Zapobiegnie to niecelowym wydatkom i ustrzeże przed niejednym błędem ludzi dobrych chęci, z poświęceniem pracujących.

Nowopowstające placówki szybowcowe zamało zwracają uwagi na właściwy dobór kandydatów na instruktorów. Wysyła się kogokolwiek, przeważnie inicjatorów, albo — jak to miało miejsce w roku bieżącym w wielu komitetach L.O.P.P. — urzędnika, który dotychczas zajmował się działem lotniczym komitetu. Kandydat ów po powrocie z kursu ma się zająć zorganizowaniem szkolenia szybowcowego na danym terenie, jako kierownik i instruktor. Taki sposób zdobywania instruktorów — jak to uczy nas tegoroczne doświadczenie — jest w założeniu swojem wadliwy i bardzo niepewny, gdy chodzi o rezultat. Niezawsze bowiem dobrzy organizatorowie i rozentuzjazmowani kierownicy kół szybowcowych odpowiadali wymaganiom, stawianym im, jako przyszłym pilotom wysokiej klasy i nauczycielom. Mimo obustronnego wysiłku — i kandydata i szkoły — w wielu wypadkach rezultat pracy okazywał się niezadawalający. A pozatem praca na terenie została opóźniona, bo otrzymać kwalifikacje instruktorskie nie można w ciągu jednej wyprawy. Nawet po roku nie ma się jeszcze tyle wiadomości i doświadczenia, ile należałoby wymagać od samodzielnego kierownika pracy szybowcowej na terenie.

To też organizacje, pragnące mieć własnego instruktora, winny z większą starannością wybierać kandydatów i najlepiej w porozumieniu z fachowcami. Dobrzeby było nie ograniczać się do jednego kandydata, lecz wysłać kilku, z których nastąpiłby wybór. Pozatem powstające koła winny liczyć się z tem, że własnego instruktora z pełnemi kwalifikacjami zdobędą nieprędko. Znacznie lepiej jest rozpoczynać pracę z instruktorem „pożyczonym", który sam wybierze swoich następców z pośród członków koła i zaopiekuje się ich edukacją.

Instruktorów jest teraz wprawdzie mało i przy dużem zapotrzebowaniu mogłoby ich zbraknąć. W tym wypadku jednak lepiej jest zrezygnować z pracy samodzielnej i jechać na kurs, niż rozpoczynać tę pracę źle. Musimy starać się o stwarzanie bardzo mocnych podstaw w naszem szybownictwie. Choćbyśmy mieli zrobić mniej, róbmy zawsze dobrze.

Tak będzie o wiele korzystniej dla całej sprawy.

Kpt. dr. Tadeusz Halewski

O LOTNISKO POMOCNICZE STOLICY

Z pośród ważkich zagadnień lotnictwa sportowego wysuwa się obecnie na jedno z pierwszych miejsc problem sportowego lotniska w stolicy.

Aeroklub Warszawski mieści się na likwidującem się lotnisku w Mokotowie i prędzej, czy później będzie musiał zwinąć manatki i przenieść się na inne lotnisko. Gdy o tem mowa, słyszy się momentalnie: Przeniesiecie się na Okęcie. Tam nareszcie będziecie mieli wygodę. Miejsca dość!

Otóż tak nie jest. Zagadnienie pomocniczego lotniska dzięki temu zyskuje tylko na aktualności. Okęcie bowiem nie rozwiązuje sprawy zupełnie, lecz raczej komplikuje ją.

Powody:

1-o. W rozplanowaniu lotniska nie przewidziano odpowiedniego miejsca na pomieszczenie lotnictwa sportowego; niema tam miejsca, należnego wielkiemu klubowi stołecznemu.

2-o. Monumentalne zabudowania lotniska okęckiego nie przyjęłyby biednego kopciuszka np. z płóciennym „besoniakiem"; nawet poobijanym deskami, jak to zrobiono już w kilku klubach na prowincji.

3-o. Olbrzymie to, zdawałoby się, lotnisko może już w okresie 3—4 lat okazać się niewystarczające, pomijając względy strategiczne, sprzeciwiające się centralizowaniu ruchu lotniczego na jednem miejscu. Zagranicą już dawno rozdzielono od siebie lotniska wojskowe, fabryczne, komunikacyjne, doświadczalno-naukowe i sportowo-turystyczne. Cóż jest tego powodem? Charakter rozmaity prac każdego wymienionego działu.

Nie do pomyślenia jest pogodzenie pracy np. instytutu doświadczalnego przy próbach, dajmy na to, spadochronów na lotnisku, na którem w ustalonych godzinach przylatują lub odlatują samoloty pasażerskie. Dlatego też trudno pomieścić będzie w tychże warunkach na lotnisku obok komunikacji i wojska — klubu, uprawiającego intensywny trening i szkolenie, loty holowane, szybowcowe i t. d. Dzisiejsza ilość lotów szkolnych i treningowych z 4.000 — 5.000 podskoczyć może do 15.000 — 20.000 lotów rocznie, a wtedy? Czy tak różnorodna działalność sąsiadów na lotnisku i wielka ilość lotów nie skomplikują samego ruchu, porządku i wreszcie, co najważniejsze — bezpieczeństwa na tak olbrzymiem lotnisku? Kompetencja władz lotniska z całym aparatem zawiadowców portów i komendantów wojskowych zawsze natknie się na pewne komplikacje, czego już nie jeden sportowiec u nas i zagranicą zakosztował. To może wkrótce spowodować taki stan, że słabszy będzie musiał ustąpić na plan drugi i zostawić silniejszych. Wojsko i komunikacja zdołają znaleźć sposób uregulowania współpracy mimo różnorakiej służby, ale sport? Nie możemy krępować go rozkładem lotów i t. p. Na ten temat warto się zastanowić zawczasu.

Przypatrzmy się, jak to zagadnienie rozwiązali (lub spostrzegłszy błędy, rozwiązują) inni. Pomińmy państwa o wielkich flotach powietrznych, które posiadają dziesiątki i setki różnych lotnisk. Mam na myśli Francję, Anglję, Italję i „biedne" Niemcy „rozbrojone", które w swej stolicy poza centralnem lotniskiem w Tempelhof posiadają jeszcze kilka lotnisk. Jako przykład podam stolice państw mniejszych. Praga czeska, poza lotniskiem wojskowem (spełniającem tymczasowo również rolę komunikacyjnego) w Kbely, posiada lotnisko w Letnianach, gdzie mieści się czeski instytut doświadczalny oraz hangary lotnictwa sportowego (Massarykova Letecka Liga, cywilna szkoła i akademicki aeroklub), oraz fabryczne, np. „Avii" w Czakowicach. Ostatnio przystąpiono do budowy nowego, dużego, centralnego lotniska cywilnego, przedewszystkiem komunikacyjnego i dla sportu — po zachodniej stronie Pragi. W ten sposób stolica Czechosłowacji w najbliższej przyszłości posiadać będzie 4 lotniska. Budapeszt buduje drugie lotnisko na południowej stronie miasta, bliżej centrum (na wyspie na Dunaju); służyć ono będzie przedewszystkiem sportowi. Przypominam, że Węgry nie posiadają lotnictwa wojskowego. Tallinn, stolica o 140.000 mieszkańcach państwa, o ludności 1.200.000, posiada dwa lotniska: jedno wojskowe (Lasmanee) i drugie komunikacyjne (dawne Deruluftu, dziś rozszerzone). Bukareszt też nie zadawalnia się jednem lotniskiem (ma 3).

Czyż więc miasto o 1.100.000 ludności, stolica państwa, zdobywającego na polu lotniczem coraz większe sukcesy, nie może zdobyć się na drugie lotnisko, specjalnie cywilne?

Troska samego miasta powinna pójść wybitnie w tym kierunku. Nie zapomniano o tem w biurach rozbudowy miasta i tam skierowawszy swe kroki, dowiedzieliśmy się, że są odpowiednie rezerwaty. Wymieniono nam dwa miejsca: Bródno (folwark bródnowski) oraz tereny pastwisk i pól między Gocławkiem i Grochowem, przy szosie miedzeszyńskiej, tuż nad Wisłą (za t. zw. Saską Kępą).

Idąc po myśli rozbudowy stolicy, gdzie należałoby lotnisko sportowe umieścić? Zacznę od terenów, które służyły już swego czasu za lotniska.

A więc 1) Siekierki. Było tam lotnisko za czasów niemieckich i podczas obrony Warszawy. Wówczas stała 12 eskadra, która pewnej nocy sierpniowej musiała opuszczać lotnisko przed szybko zbliżającym się wylewem. Ten powód eliminuje teren siekierkowski, jako podmokły i wogóle źle położony.

2) Młociny. Miała być tam uruchomiona w r. 1925 cywilna szkoła pilotów t. zw. Towarzystwa Lotniczego. Tereny te położone są daleko i brak im połączeń komunikacyjnych. Zresztą są małe i częściowo już zabudowane. Grunta prywatne.

3) Bródno. Teren piaszczysty. Daleko od centrum miasta i bez komunikacji.

4) Grochów — Gocławek. Upatrzony teren położony jest na skraju gruntów miejskich, tuż przy terenach wystawowych, przy Wiśle. Posiada już dziś pierwszorzędną drogę (szosa miedzeszyńska). Na skraju tego terenu przejdzie druga linja obwodowa kolei, która połączy nowym mostem prawy brzeg Wisły. Lotnisko tu umieszczone, w pobliżu plaż, terenów i parków sportowych, pozwala nietylko na lądowanie samolotu, lecz także zapewnia wodowanie amfibjom i wodnopłatowcom na Wiśle, która jest tu względnie uregulowana. Łączność z Wisłą daje poza tem moż-

ność szerokiego uprawiania sportów wodnych przez członków klubu i naodwrót — uprzystępnienie klubom wodnym sportu lotniczego. (Nie zapominajmy, że mamy morze i już, zapewne, wkrótce powstanie pierwszy klub morski). W tej okolicy podczas lata koncentruje się życie spragnionej powietrza i wody Warszawy. Należy również zaznaczyć, że okolica ta i dojazd do niej są o wiele bardziej roprezentacyjne, niż Okęcie i droga, wiodąca przez Ochotę lub Mokotów, z ulicami wybrukowanemi „kociemi łbami".

To, że Saska Kępa przewidziana jest na tereny wystawowe, plaże, boiska, zabudowania willowe i zieleńce — przechyla ostatecznie szalę za tym właśnie terenem pod lotnisko sportowe. Dla cudzoziemca droga od centrum, biegnąca przez most Poniatowskiego, będzie bardzo reprezentacyjna.

O drugiem, pomocniczem lotnisku w stolicy musimy myśleć. I nietylko myśleć, ale już działać w tym kierunku. Przecież kryzys nie będzie trwał 100 lat! Uważam zresztą za rzecz tańszą przewidzieć dziś, odrazu, drugi teren i urządzić go, niż przenieść teraz wszystko na Okęcie, aby wkrótce potem wysiedlać co pewien czas lokatorów tego lotniska. Twierdzę stanowczo, że Warszawa musi posiadać przynajmniej dwa lotniska.

A teraz ważny problem, skąd wziąć na to pieniądze? Nie wołam, że lotnisko powinno zbudować państwo lub wyłącznie miasto. Tereny gocławskie projektowane na lotnisko należą do miasta, gminy Gocławek (pastwiska, wspólnota gminna) oraz drobna ich część (nieużytki) jest własnością prywatną. Miasto, przejmując tereny państwowe po lotnisku mokotowskiem, mogłoby odstąpić przy pewnem rozliczeniu tereny tamte. Przypomnę, że koszt budowy lotniska berlińskiego w Tempelhof poniosło miasto w 68%. Roboty niwelacyjne (bardzo niewielkie zresztą) i odwodnienie można wykonywać stopniowo, zatrudniając bezrobotnych. Sam Aeroklub Warszawski, przewidując w swym budżecie na 1933 r. pozycję na ten cel, idzie ku temu programowi rozbudowy stolicy. Lotnisko to, jako przeznaczone dla sportu, zadowoli się budynkami mniej reprezentacyjnemi; hangary tresowskie, z pewnemi modyfikacjami, będą zupełnie odpowiednie.

Tyle o lotnisku sportowem w Warszawie. Sprawa ta jest zaiste ważna, mimo, że o niej mówi narazie tylko grono członków Aeroklubu Warszawskiego.

Gabrjel Kijkowski

Rejestracja statków powietrznych a postulaty lotnictwa sportowego

W Nr. 69 Dziennika Ustaw z dn. 12.VIII. r. b. zostało opublikowane rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji o rejestrze państwowym statków powietrznych; o sposobie rejestracji, o badaniach zdolności statku pow. do lotu i t. p.

Wskutek tego, z dniem 13.XI. r. b. (po 3 miesiącach) utraciły moc obowiązującą następujące rozporządzenia Ministra Komunikacji:

a) z dn. 20 czerwca 1928 roku o księgach pokładowych statków powietrznych oraz o sposobie ich zakładania i prowadzenia (Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 688), oraz

b) z dn. 11 maja 1929 roku o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania znaków na statkach (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 462).

Skasowanie tych rozporządzeń zostało spowodowane tendencją Ministerstwa Komunikacji do znoszenia przepisów fragmentarycznych i do scalania ich w jednorodne działy, celem ułatwienia osobom zainteresowanym dobrej znajomości i łatwego orjentowania się w całokształcie przepisów, normujących dany, odrębny dział lotnictwa.

Przy dokonywaniu rewizji znoszonych rozporządzeń, uwzględniono, w możliwie najszerszej mierze, postulaty lotnictwa sportowego, wypowiedziane w swoim czasie na łamach Skrzydlatej.

Rozporządzenie o rejestracji, normujące jedną z podstawowych i najważniejszych dziedzin żeglugi powietrznej, jest rozwinięciem postanowień artykułów od 10 do 16 włącznie oraz 36 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. Nr. 31 ex 1928, poz. 294).

Rozporządzenie to składa się z ośmiu rozdziałów.

Rozdział pierwszy traktuje o rejestracji statków powietrznych. Każda osoba, wymieniona w art. 10 prawa lotniczego, obowiązana jest z chwilą nabycia statku powietrznego zgłosić go do rejestracji, jeżeli zamierza dokonywać na nim lotów.

Statek może być wpisany do rejestru jedynie wtedy, gdy zostanie stwierdzona jego zdolność do lotu oraz że nie jest on wpisany do rejestru zagranicznego.

W celu zarejestrowania statku należy wnieść do M. K. specjalne zgłoszenie, do którego należy dołączyć: dowód obywatelstwa osoby fizycznej względnie dowód, że osoba prawna odpowiada warunkom przewidzianym w art. 10 prawa lotniczego, dowód własności statku, dowód zdolności statku do lotu oraz zdatności silnika wbudowanego na statek, dowód opłat celnych (jeżeli statek nabyto zagranicą), deklarację właściciela statku, że statek nie jest wpisany do żadnego z rejestrów zagranicznych, wreszcie, jeżeli statek był wpisany do rejestru zagranicznego, urzędowy dowód skreślenia statku z tego rejestru.

M. K. nadaje znaki przynależności i rejestracji, które muszą być namalowane na statku, poczem należy przedstawić dwa zdjęcia statku o wymiarach 9 × 12 cm., z których dwie odbitki z przodu i trzy z boku. Po przedstawieniu zdjęć M. K. wpisuje statek do rejestru, a na dowód wpisania wydaje kartę rejestracji i księgi pokładowe.

Wpisaniu do rejestru podlegają następujące zmiany: sprzedaż, cesja lub inny przelew własności statku, wynajem lub oddanie do użytku na własną odpowiedzialność osoby biorącej, przebudowa zmieniająca charakterystykę techniczną, zmiana typów silników na inne, zmiana kategorji lub podkategorji (np. komunikacyjnej na turystyczną i t. p.), zmiana portu ojczystego, miejsca zamieszkania wreszcie zmiana zarządu osoby prawnej, będącej właścicielem statku. Zmiana powinna być zgłoszona do M. K. w ciągu 14 dni od dnia jej powstania. Zawiadomienie o zmianie własności ciąży również i na nowonabywcy. W razie zmiany właściciela kartę rejestracyjną otrzymuje nowonabywca, w razie zaś wynajmu lub oddania do użytku na własną odpowiedzialność osoby biorącej, kartę z odpowiednią adnotacją wręcza się tej ostatniej.

Skreślenie statku z rejestru następuje w wypadkach: zawieszenia ważności świadectwa sprawności technicznej, trwającego dłużej niż rok, sprzedaży statku zagranicę lub

obywatelom obcym, wpisania statku do rejestru zagranicznego, unieważnienia świadectwa sprawności technicznej, wymiany silników na nieodpowiadające warunkom pierwowowzoru, przebudowy nieodpowiadającej warunkom pierwowzoru, wreszcie utrzymywania statku w zaniedbaniu. Skreślenie następuje z urzędu, z własnej inicjatywy M.K., lub na wniosek instytucji nadzoru (obecnie Biuro „Veritas"), a o skreśleniu tem należy zawiadomić właściciela lub użytkownika statku powietrznego. Skreślenie z rejestru może ponadto nastąpić i na wniosek osoby zainteresowanej, zgłoszony w ciągu 2 tygodni od chwili powstania przyczyny uzasadniającej skreślenie.

Kończąc streszczenie rozdziału, należy zwrócić uwagę na wypadek wynajmu lub oddania statku do użytku innej osobie na jej własną odpowiedzialność. W tym wypadku, w myśl art. 59 ust. 2 prawa lotniczego, właściciel statku, jeżeli chce uwolnić się od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty zrządzone przez używanie statku, powinien postarać się o wpisanie wynajmu lub oddania do użytku do rejestru państwowego.

Rozdział drugi normuje sprawy, dotyczące badania zdolności do lotu statków powietrznych.

Zdolność statku do lotu jest, obok obywatelstwa właściciela statku, drugiem, równorzędnem wymaganiem wpisania statku do rejestru.

Badanie zdolności statków pow. obejmuje badanie samych statków oraz: silników, urządzeń i przyrządów pokładowych, materjałów do budowy wymienionych przedmiotów oraz ich kontrolę, jak również badanie przyczyn technicznych wypadków ze statkami pow.

Na decyzje i orzeczenia w przedmiocie nadzoru technicznego przysługuje prawo wniesienia zażalenia w ciągu 14 dni od wydania decyzji lub orzeczenia.

W celu zbadania pierwowzoru statku pow., t. j. statku zbudowanego według dokumentów pierwowzoru, należy przedstawić odnośnej instytucji wszelkie rysunki i dane techniczne, zgodnie z obowiązującemi przepisami. Instytucja ta po zbadaniu statku z wynikiem dodatnim wystawia orzeczenie i przesyła je wraz z rysunkami i danemi technicznemi do M. K., w wyniku ujemnym zwraca te rysunki i dane osobie zainteresowanej wraz z odnośną opinją. Orzeczenie zdolności powinno zawierać wszelkie dane, niezbędne do wpisania statku do rejestru i wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku. Orzeczenie wspomniane wraz z rysunkami i danemi technicznemi stanowi dokumenty pierwowzoru statku pow. Pierwowzory statków pow. zagraniczne mogą być zatwierdzane przez M. K. na podstawie urzędowych dokumentów, wystawionych przez państwa obce.

W celu zbadania statku powietrznego seryjnego, t. j. statku, którego zasadnicze części składowe są wykonane według dokumentów pierwowzoru zatwierdzonego przez M. K. i wpisanego do rejestru pierwowzorów, należy zwrócić się do odnośnej instytucji, która po przeprowadzeniu badania z wynikiem dodatnim, wydaje osobie zainteresowanej odpowiednie orzeczenie, które jest ważne w ciągu trzech miesięcy.

Rozdział trzeci składa się z 8 paragrafów i traktuje o świadectwie sprawności technicznej statku. Orzeczenia, o których była mowa wyżej, nie uprawniają statku do dokonywania lotów, a stanowią jedynie podstawę do wydania urzędowego upoważnienia w tej sprawie. Upoważnieniem takiem jest świadectwo sprawności technicznej statku, które jest dokumentem, stwierdzającym urzędowo zdolność statku do lotów w takim charakterze, jaki został wskazany w tem świadectwie.

Wydanie tego świadectwa może nastąpić przed rejestracją statku. Zdarza się to w tych wypadkach, gdy wytwórnia po wyprodukowaniu większej ilości statków powietrznych, których zdolność do lotu zostanie stwierdzona, nie chce sama ich używać, lecz przechowuje je w stanie gotowym w magazynach, natomiast ze względów szybkiej rozprzedaży, np. zagranicę, pragnie by statki powietrzne posiadały już urzędowe upoważnienie do dokonywania lotów.

W rozdziale tym zostały uwzględnione postulaty lotnictwa sportowego przez zniesienie obowiązującego dotąd trzymiesięcznego okresu badań kontrolnych. Okres ten będzie się obecnie wahał w granicach od 3 do 12 miesięcy, a to w zależności od decyzyj instytucji nadzoru, wydawanych na podstawie obowiązujących przepisów o nadzorze. Przepisy te będą uzależniały dłuższe okresy bodań od typu statku, jego stanu oraz jego utrzymania. Staranni właściciele lub użytkownicy będą mieli premje możliwie najdłuższych okresów kontrolnych. Ustalenie okresów dłuższych od roku jest niemożliwe zarówno ze względów bezpieczeństwa, jak i z powodu krępujących Polskę w tej sprawie przepisów międzynarodowych.

Rozdział czwarty, składający się z 7 paragrafów, normuje spawę silników lotniczych.

Według postanowień tego rozdziału silnik może być wbudowany na statek powietrzny dopiero po wpisaniu go do kartoteki silników, prowadzonej przez M. K. Wpisanie do kartoteki może nastąpić tylko wtedy, gdy zostanie stwierdzona jego zdatność do wbudowania na statki powietrzne oraz, gdy pierwowzór jego jest wpisany do rejestru pierwowzorów silników, prowadzonego przez M. K.

Rozdział piąty traktuje o wypadkach statków powietrznych.

Rozdział szósty dotyczy znaków na statkach powietrznych. Jest on prawie dosłownem powtórzeniem postanowień dotąd obowiązującego rozporządzenia o oznaczaniu statków powietrznych.

Rozdział 7 mówi o księgach pokładowych.

Są one następujące: dziennik podróży, książka statku powietrznego i książka silnikowa. Wydaje je M. K. za zwrotem kosztów własnych. Posiadanie dziennika podróży obowiązuje jedynie przy dokonywaniu lotów zarobkowych i zagranicznych. Książkę statku powietrznego muszą posiadać wszystkie statki.

W rozdziale tym uwzględniono postulaty lotnictwa sportowego, co do uciążliwości poświadczania ksiąg pokładowych oraz posiadania i prowadzenia dziennika podróży. Obowiązki te zniesiono. Obecnie posiadanie i prowadzenie dziennika podróży będzie obowiązywać jedynie przy dokonywaniu lotów zarobkowych oraz lotów zagranicę. W stosunku do zagranicy utrzymanie dziennika podróży jest konieczne ze względu na krępujące Polskę w tej sprawie przepisy międzynarodowe. Wewnątrz kraju obowiązuje pilotów turystów prowadzenie jedynie książki statku powietrznego oraz ewentualnie książki silnikowej, jeżeli pilot turysta sam obsługuje silnik wbudowany na statek. Jednakże by liberalne te postanowienia nie doprowadziły do całkowitego zaniedbania prowadzenia ksiąg pokładowych lub niedbałego ich prowadzenia, wprowadzono ostre rygory, według których w razie stwierdzenia nieprowadzenia ksiąg pokładowych lub ich niedbałego prowadzenia, może być odlot statku wstrzymany a dokumenty odebrane i przesłane do M. K., które może orzec za karę zawieszenie ważności świadectwa sprawności technicznej na czas dowolny.

Ostatni rozdział, 8-y postanawia, że dokumenty i księgi pokładowe statku powinny znajdować się na statku pow. w czasie lotu i być w przechowaniu u dowódcy. Powinny one być okazywane na każde żądanie właściwych organów.

Rozporządzenie nie dotyczy szybowców, których sprawy normuje osobne rozporządzenie.

W. S.

Walka o szybkość i walka z szybkością 2)

(Dokończenie)

Rozpatrując przyczyny, które powstrzymują popularyzację lotnictwa w szerokich masach, musimy uznać, że jedną z głównych przeszkód jest b. duża szybkość lądowania samolotów współczesnych. Powoduje ona, że nauka elementarnego pilotażu staje się właściwie nauką lądowania, stwarza konieczność istnienia obszernych i dobrze utrzymanych lotnisk, staje się przyczyną licznych wypadków w razie siadania przymusowego, lub tytułem do „sławy" dla tych, którzy maszyny i siebie z podobnej opresji wyprowadzą.

Walka z szybkością jest przedewszystkiem walką o udostępnienie latania wszystkim; jest walką w imieniu szarej masy przeciętnych ludzi o odarcie lotnictwa z okrywającego go dotychczas nimbu sportu nielicznych wybranych drogą przeróżnych selekcyj; jest walką o uczynienie z płatowca powszechnego środka komunikacji, lub mieszczańskiej rozrywki, jakim dziś jest samochód.

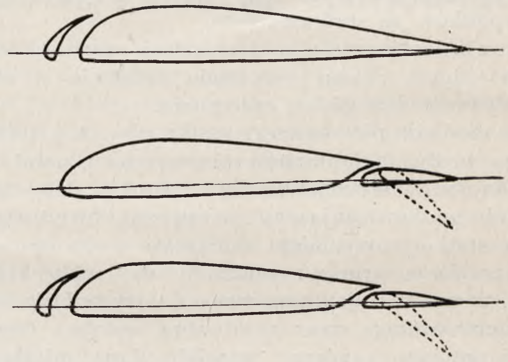
Z maszyn dziś latających może najbardziej odpowiadającym wymaganiom szarej przeciętności jest autogiro de La Ciervy. To też jego producenci mogą się chwalić tem, że na osiemdziesięciu kilku maszynach tego typu od kilku lat będących w użyciu nie było dotychczas ani jednego poważniejszego wypadku, a wśród ludzi, którzy wylaszowali się na autogiro są 70-letni staruszkowie. Autogiro, dzięki uniezależnieniu w dużym stopniu siły wyporu od ruchu całego aparatu, rozwiązuje kwestję szybkości minimalnej zupełnie radykalnie. My jednak zajmiemy się tutaj środkami walki z szybkością dla płatowców klasycznych.

Pośrednie miejsce pomiędzy autogirem a płatowcem zajmuje clinogire Odier - Bessiere'a. Jest to z wyglądu duże, czteroramienne śmigło drewniane, ustawiane poziomo na kadłubie płatowca dla zmniejszenia szybkości lądowania, wybiegu i t. p. Działanie jego polega na tem, że część bliższa piasty służy (według słów konstruktora) jako źródło obrotu całego śmigła. Odmuchiwana jest mianowicie prądem powietrza, powstałym naskutek ruchu płatowca; a ponieważ ramiona mają profil skrzydłowy, zaczynają wirować w kierunku krawędzi natarcia (w kierunku mniejszego oporu) osiągając około 400 obr./min. Dalsze części ramion śmigi, ustawione ku krańcom pod coraz mniejszym kątem, dają pewną siłę nośną dodatkową. Zmniejsza to szybkość minimalną płatowca. Samolot sportowy Caudron z clinogirem osiągnął następujące wyniki: V max = 165 km./godz., V min = 55 km./godz., podejście do lądowania prawie pionowe, start po wybiegu około 20 m.

W płatowcu klasycznym szybkość lądowania jest proporcjonalna do pierwiastka kwadratowego z obciążenia jednostkowego płatów i odwrotnie proporcjonalna do współczynnika maksymalnego wyporu (C y max) i gęstości powietrza. Z czynników tych możemy mieć wpływ jedynie na obciążenie powierzchniowe i współczynnik maksymalnej siły nośnej płata. W walce z szybkością atakuje się więc kżdy z tych czynników z osobna lub oba łącznie.

Stosowanie normalnie małego obciążenia na metr kwadratowy, chociaż ma dodatnie cechy w postaci łatwości pilotażu (większa tolerancja przez maszynę błędów pilota), możności zastosowania silnika o mniejszej mocy i t. p., ma poważne wady z powodu zbyt dużych powierzchni skrzydeł, mniejszej szybkości i t. p. Toteż dzisiejsze płatowce mają obciążenia na m^2 do 90 kg./m^2 i więcej (do 150 kg./m^2 — Gee - Bee). Starano się więc stworzyć konstrukcję, pozwalającą na zwiększanie powierzchni nośnej płatów (a co za tem idzie zmniejszenie szybkości lądowania). Próby te, ze względu na duże skomplikowanie konstrukcji płata, nie doprowadziły do jakichś powszechnie stosowanych rozwiązań. Znacznie skuteczniejszym był atak od strony zwiększenia współczynnika maksymalnej siły nośnej płata. Narzędziem w tej walce, zdobywającem sobie ogromną popularność dzięki swej skuteczności, prostocie i możności stosowania do istniejących już typów płatowców stały się szczeliny (sloty) i klapy.

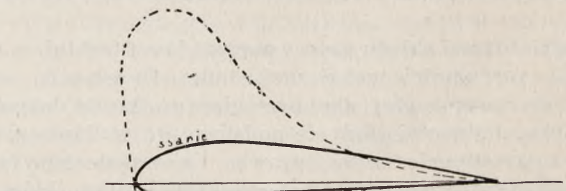
Każdy z tych elementów może mieć zastosowanie osobno, lub oba łącznie (rys. 1).



Rys. 1.

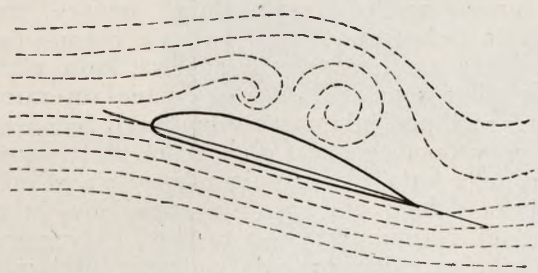
Co się tyczy szczelin, to podstawy teoretyczne dał im Lachman. Jednakże zagadnienie to, z powodu trudności ujęcia matematycznego, nie jest ostatecznie opracowane teoretycznie. Praktyczne rozwiązanie zawdzięczamy Handley - Page'owi.

Dla zrozumienia działania szczelin musimy się zastanowić nad pracą skrzydła. Strugi powietrzne omywające profil skrzydła wywołują na jego górnej powierzchni pewne podciśnienie (ssanie) w stosunku do powietrza otaczającego, na dolnej zaś pewne nadci-



Rys. 2. Graficzne przedstawienie rozkładu ciśnień na płacie (ssanie odmierzane do góry, nadciśnienia na dół).

śnienie, szczególnie duże w okolicy krawędzi natarcia (podciśnienia i nadciśnienia przedstawiono graficznie na rys. 2). Istnienie tej różnicy ciśnień na górnej i dolnej części płata jest źródłem siły nośnej. W miarę zwiększania kąta natarcia i ssanie na górnej powierzchni i parcie na dolnej stają się coraz większe i coraz bardziej rośnie siła nośna płata; ale tylko do pewnej granicy. Po osiągnięciu pewnego kąta krytycznego, odpowiadającego największej nośności, przy dalszem zwiększaniu kąta natarcia, nośność zależnie od własności profilu będzie mniej lub więcej gwałtownie spadać. Jest to następstwem oderwania się strug od górnej powierzchni skrzydła i powstania dużych wirów. Według prof. Prandtla,



Rys. 3.

wiry powstają naskutek tarcia strug powietrza przepływających w okolicy profilu, mianowicie cząstki powietrza tracąc dzięki tarciu swoją energję kinetyczną, nie mogą przeniknąć w obszar stosunkowo wyższego ciśnienia panującego w tylnej części górnej strony płata, zatrzymują się w swej drodze ku krawędzi spływu i zostają wessane ku krawędzi natarcia i w tej drodze, wbrew ogólnemu kierunkowi strug, dają impuls do powstania wirów niszczących całą prawidłowość opływu. Tę prawidłowość opływu możemy przywrócić zwiększając energję kinetyczną cząstek powietrza, t. j. nadając im większą szybkość, jak również „przyginając" tę strugę bliżej do profilu i oprócz tego zapobiegając ssaniu w kierunku przeciwnym ruchowi powietrza przez zmniejszenie różnicy ciśnień pomiędzy przednią i tylną częścią skrzydła.

Zastosowanie slotów, t. j. małego płatka przed profilem, spełnia najskuteczniej wszystkie te postulaty. Z punktu widzenia mechaniki cieczy przestrzeń pomiędzy slotem a płatem jest kanałem o zmniejszającym się przekroju. Dzięki temu zmniejszeniu przekroju, szybkość cieczy, podobnie jak nurt rzeki, w miejscach węższych doznaje pewnego zwiększenia, a więc zwiększa się energja kinetyczna cząstek powietrza i łatwość przeniknięcia w obszar wyższego ciśnienia. Poza tem ten kanalik, łącząc obszar nadciśnienia na dolnej stronie płata z obszarem ssania na górnej, powoduje zmniejszenie zbyt wybujałego ssania na krawędzi natarcia, które powodowało ruch cząstek powietrza przeciw ogólnemu prądowi. I jeszcze „przygina" strugi powietrza do płata.

Z powyższych rozważań widzimy, że dodatni wpływ szczelin zaznacza się przedewszystkiem w okolicach kąta krytycznego dla normalnego profilu, t. j. w okolicy dużych kątów natarcia. Przy małych natomiast kątach natarcia, odpowiadających lotowi z dużą szybkością, obecność slotu przed płatem w poważnym stopniu zakłóca opływ, powodując duży wzrost oporów szkodliwych. Dlatego też większość skrzydeł szczelinowych jest tak zbudowana, że na małych kątach natarcia sloty zamykają się automatycznie, lub można je zamknąć przy pomocy odpowiedniego sterowania. Są, coprawda, firmy (np. Potez) stosujące stale otwarte szczeliny (bec de sécurité), głównie jako środek zabezpieczający przed następstwami błędów pilotażu (przeciągnięcie), oprócz tego spełniające zadanie zmniejszenia szybkości lądowania i... redukcji szybkości maksymalnej.

Szczelina zastosowana na całej rozpiętości płata zwiększa współczynnik siły nośnej skrzydła przeciętnie około 2 razy, coby odpowiadało zmniejszeniu szybkości (w stosunku pierwiastka kwadratowego z 2) o 40%. Jednakże tak poważnego efektu nie osiągamy naogół ze względu na to, że, po pierwsze, nie zawsze można zastosować szczeliny na całej rozpiętości płata a powtóre, że ze względu na osiągnięcie wielkiej siły nośnej skrzydła szczelinowego na b. dużych kątach natarcia (pomiędzy 20 — 30°) wykorzystanie w pełni tej siły prowadziłoby do budowy karykaturalnie wysokich podwozi (zgrubsza biorąc, kadłub byłby przy lądowaniu „na 3 punkty" ustawiony do poziomu pod 20 — 30°) [1]). Dlatego ze względów konstrukcyjnych rezygnuje się z możliwości osiągnięcia przy lądowaniu Cy max, zadawalniając się zmniejszeniem szybkości lądowania w stosunku do płatów bez szczelin o 20 — 25%.

Teorja i praktyka wskazują, że profile mocno sklepione odznaczają się większym współczynnikiem Cy max, aniżeli profile dwuwypukłe, płaskie, lub słabo sklepione. Jeżeli te pierwsze są b. rzadko stosowane, to tylko ze względu na duży opór czołowy, stawiany przy małych kątach natarcia, odpowiadających zakresowi największych szybkości lotu. Zwiększenie ntomiast oporu czołowego przy lądowaniu nie jest nietylko złem, lecz nawet wskazanem jest, jak to niżej zobaczymy. Stąd powstała myśl transformacji przed lądowaniem profilu o małych oporach czołowych na profil o oporach większych, lecz równocześnie i większej sile nośnej, t. j. na profil mocno sklepiony. Transformację tę uskuteczniamy przez opuszczenie tylnej części profilu do dołu (przez odgięcie ku dołowi klapy). Zastosowanie klap ma tę jeszcze zaletę, że maksymalną siłę nośną osiąga się na tych samych kątach natarcia, co w profilu z klapami nieopuszczonemi, a nawet na nieco niższych. Klapy zwiększają siłę wyporu o 30—40%, co odpowiada zmniejszeniu szybkości lądowania o kilkanaście procent.

Opuszczenie klap powoduje przesunięcie środka parcia do tyłu, co wymaga odpowiedniej reakcji ze strony pilota przy pomocy steru głębokości, ewentualnie przez przestawienie kąta natarcia statecznika.

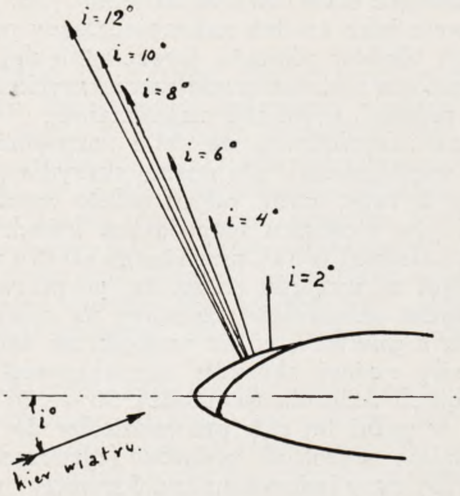
Klapy stanowią albo niezależne od lotek, ruchome części płatów (np. w RWD - 6 i PZL - 2), albo są niemi lotki, które z zachowaniem możliwości normalnego wychylenia w strony przeciwne zostają równocześnie wychylone ku dołowi (np. Junkers 52). Takie rozwiązanie nie pozwala na wychylenie klap — lotek o więcej, niż jakie 15 — 20° w dół, aby nie utracić możności normalnego reagowania lotkami.

W czasie ostatniego Challenge'u prawie wszystkie maszyny były zaopatrzone w sloty albo klapy (lub i jedno i drugie), co pozwoliło zmniejszyć ich szyb-

---

[1]) Pod tak wielkim kątem względem ziemi ustawiano w locie w czasie próby szybkości minimalnej na Challenge'u.

kość minimalną i szybkość lądowania o jakie 30—40% w stosunku do tej, jaką osiągnęłyby bez tych obu urządzeń.



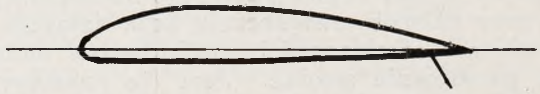
Ryc. 4. Zmiany siły, działającej na zamknięty slot w zależności od kąta natarcia płata i °.

Jeszcze jednym dodatnim wynikiem zastosowania szczelin jest zwiększenie stateczności i sterowności płatowca na dużych kątach natarcia. Do tego celu służą przedewszystkiem sloty automatyczne, umieszczane zazwyczaj na przedniej krawędzi skrzydła, na długości odpowiadającej całej lub części rozpiętości lotki (zapewnienie działania lotki na dużych kątach natarcia skrzydła). Takie sloty, otwierające się samoczynnie, na dużych kątach natarcia (patrz wykres sił działających na slot, rys. 4) nie powodują naogół wyraźnego zwiększenia Cy max, zapobiegają natomiast gwałtownemu spadkowi siły nośnej po przekroczeniu kąta krytycznego, chroniąc przed autorotacją skrzydła, dającą początek korkociągowi [2]).

W RWD—6 i PZL—19 widzimy zastosowanie slotów automatycznych i sterowanych, przyczem otwarcie slotów sterowanych powoduje również uruchomienie automatycznych.

[2]) Autorotacja powstaje wówczas, gdy jeden z płatów przekroczy kąt krytyczny, wskutek czego jego siła nośna spada; powoduje to opuszczanie się tego płata do dołu, co daje jeszcze większy kąt natarcia, a więc jeszcze dalszy spadek siły nośnej płata. Jako efekt jest tendencja obrotu płatowca dokoła osi podłużnej w kierunku wskazanym przez „opadnięcie" skrzydła, które pierwsze straciło swą nośność.

Listopadowy numer Z. F. M. donosi o nowem narzędziu walki z szybkością w postaci blaszki umieszczonej w odległości 5 — 10% głębokości skrzydła od jego krawędzi spływu, a której wychylenie (rys. 5) powoduje znaczny wzrost Cy max (około 50%) i równocześnie znaczne (2—3-krotne) zwiększenie się oporów czołowych. Prostota tego urządzenia może mu wróżyć szerokie zastosowanie.



Rys. 5.

Ze sprawą walki z szybkością, mającej na celu ułatwienie lądowania i zmniejszenie rozmiarów lotniska, łączy się organicznie sprawa kąta planowania. Kąt planowania dla danego samolotu zależy od kąta natarcia, pod jakim ustawimy względem kierunku ruchu przy pomocy steru głębokości płaty samolotu; tangens tego kąta planowania mierzy się stosunkiem siły oporu całego płatowca do rozwijanej wtenczas siły nośnej. Najmniejszą swą wartość kąt planowania osiąga dla określonego kąta natarcia płatów, zwanego kątem optimum, dając jako efekt najdalsze splanowanie z danej wysokości. Stosunek tej najdalszej odległości do wysokości określamy mianem finess płatowca. Prawidłowe podejście do lądowania odbywa się normalnie na kącie zbliżonym do optymalnego, czyli przechodząc nad jakąś przeszkodą na krawędzi lotniska dojdziemy do ziemi w odległości conajmniej równej wysokości tej przeszkody pomnożonej przez finess płatowca. W walce o szybkość staramy się osiągnąć finess jaknajwiększą (obecne płatowce mają finess większą od 10), co wydłuża „cień" rzucany przez każdą przeszkodę, w obrębie którego nie możemy usiąść (piloci radzą sobie podejściem ze ślizgiem). Stosuje się więc środki psujące finess przy lądowaniu przez sztuczne zwiększenie oporów szkodliwych. I tak np. w Puss-Moth'ie mamy hamulce powietrzne (hamulce te nie zmniejszają szybkości lądowania, lecz jedynie zwiększają kąt podejścia) w postaci owiewków na amortyzatorach, które przy lądowaniu obraca się o 90°. W bezogonowcach np. doskonałym hamulcem powietrznym jest równoczesne wychylenie na zewnątrz sterów bocznych. 6-osobowy Blériot 111, wystawiony na ostatnim salonie w Paryżu, miał specjalne powierzchnie nad skrzydłami, stanowiące hamulce powietrzne.

Inż. Stanisław Prauss

XIII-ty Salon Aeronautyczny w Paryżu

Paryż, 1.XII.32.

Jak zwykle, imprezę powyższą urządzono w Grand Palais. Zarówno obszar sal, jak i wygodne położenie gmachu, nie pozostawia nic do życzenia.

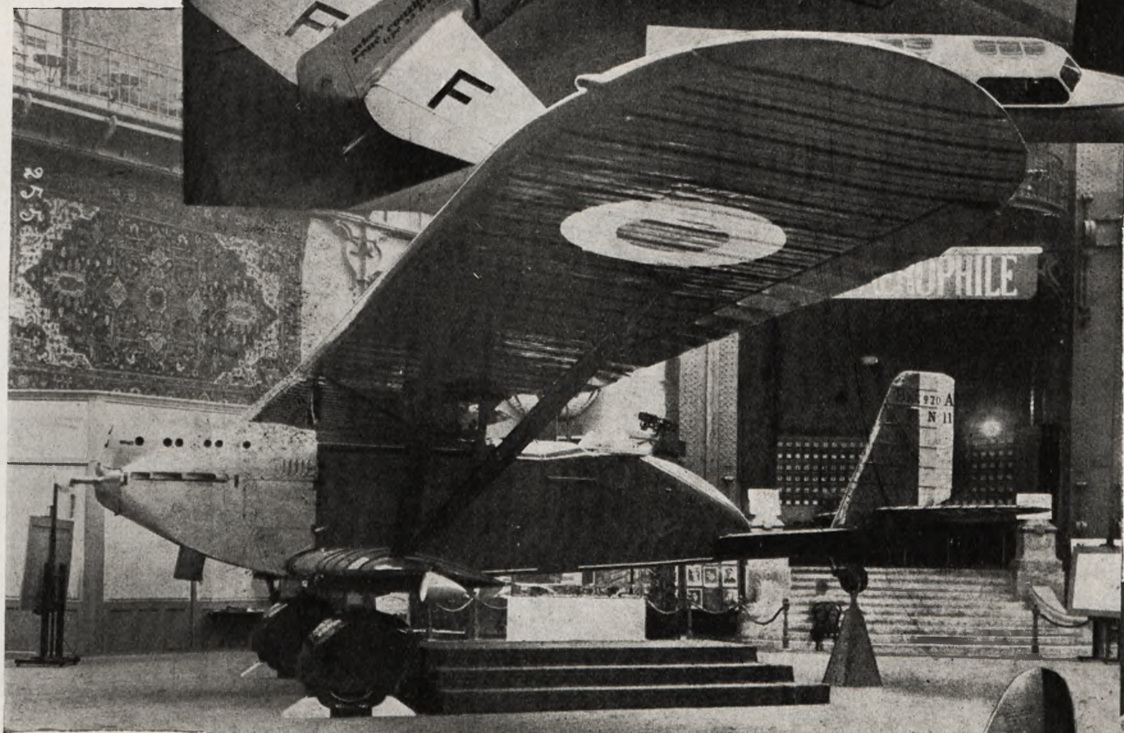
Na pierwszy rzut oka wystawa robi wrażenie, jak zwykle, imponujące. Jednak już pobieżny przegląd całości pozwala zauważyć pewne zmiany w stosunku do lat ubiegłych. A więc — obszar wystawy został zmniejszony o salę tylną i przylegle do niej galerje, pozatem daje się wyraźnie zauważyć zmniejszenie się liczby zwiedzających, co można tłumaczyć ogólnym kryzysem, lub też (słuszniej może) spowszechnieniem imprez tego rodzaju. Gdyby nie liczne wycieczki wojskowe i szkolne, byłoby prawie pusto.

Zanim przystąpię do szczegółowego opisu eksponatów, skreślę ogólne uwagi, jakie nasuwają się co do poszczególnych działów przemysłu lotniczego, reprezentowanego na wystawie.

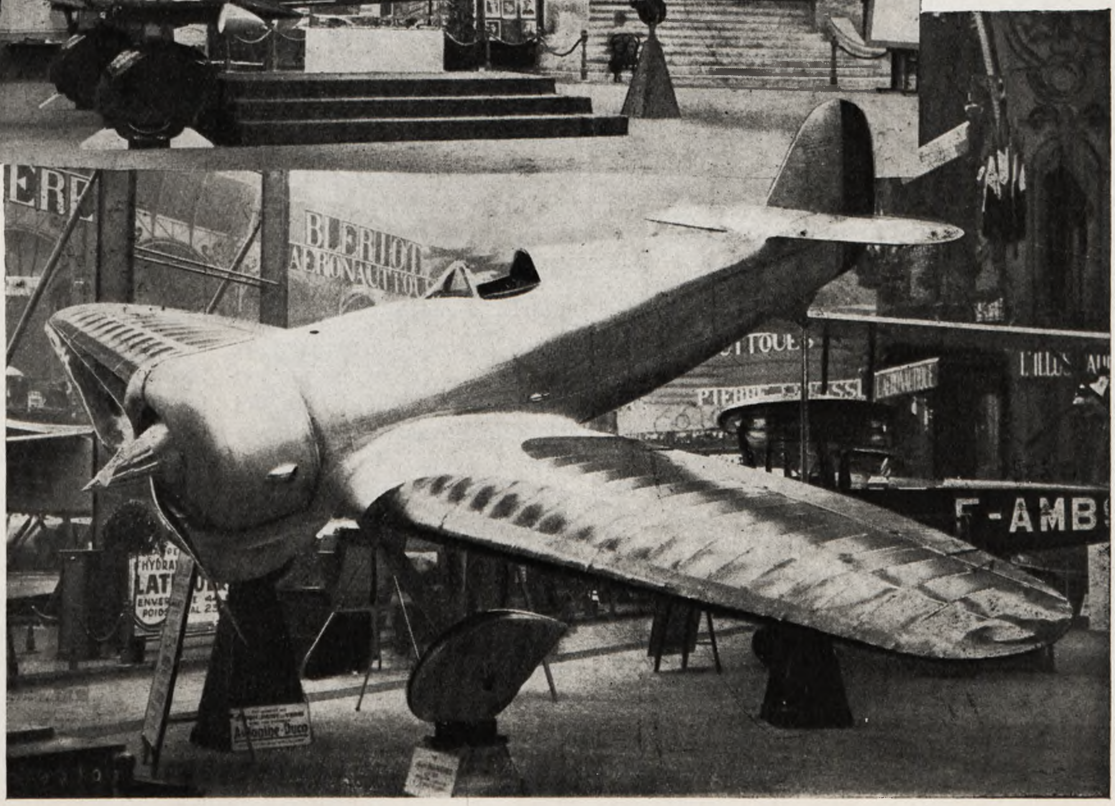
A więc, co do płatowców, to przygniatającą większość stanowią ekspo-



Transportowy Couzinet z 3 silnikami Gipsy 120 W głębi: wodnopłat wyścigowy Devoitine i hydro Lioré-Olivier.



Wywiadowczy Bréguet 27 A2 „Tout acier" z Hispano 650 K. M.



Akrobacyjny Hanriot L.H. 130 z silnikiem Algol 300 K. M.

naty francuskie. One też zajmują najlepsze miejsca, odrazu rzucające się w oczy. Na tem jednak kończy się ich wyższość nad wystawcami innymi, jak to, zresztą, poniżej będzie omawiane. W stosunku do salonu 1930 r. widać w dalszym ciągu przesunięcie w kierunku konstrukcji metalowej (pokrycie płótnem, lub też skrzydło drewniane). Jednocześnie widać jeszcze wyraźną przewagę konstrukcji duralowej nad stalową. Co do układu, to widać lekką supremację jednopłatów, szczególnie dolnopłatów, które coraz więcej przyciągają konstruktorów łatwością rozwiązania podwozia i dobremi wynikami aerodynamicznemi.

Trzeba stwierdzić, że o ile maszyny cywilne są reprezentowane przez wszystkie ważniejsze rodzaje (wielkie i małe transportowe, turystyczne, szkolne), o tyle wystawione płatowce wojskowe są już przeważnie znane z poprzedniego salonu lub też są to typy nieudane, niestosowane w wojsku. Nowszych koncepcyj (np. wielomiejscowych bojowych) nie wystawiono.

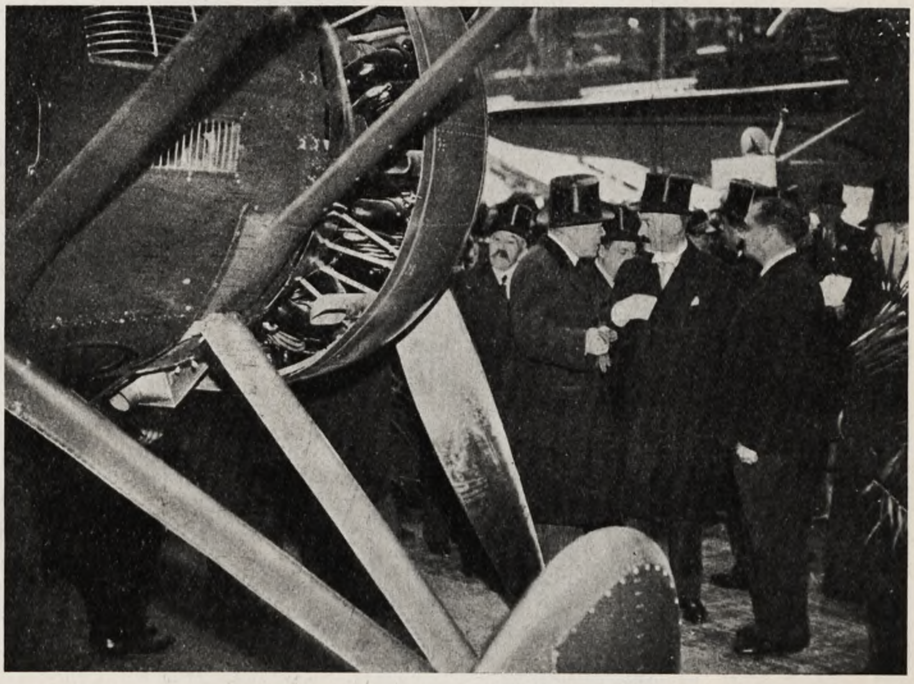
W lotnictwie cywilnem widać wyraźnie dążenie do zwiększenia szybkości (przeważnie jednak przez wzrost mocy silnika) i bezpieczeństwa lotu. Tu jednak trzeba zaznaczyć, że po za polskiemi płatowcami, które mają prawidłowo rozwiązane sloty i klapy opuszczane, płatowce inne zwiększają bezpieczeństwo lotu kosztem szybkości, przez stosowanie „bec de sécurité“, bądź też płaszczyzn rotacyjnych („clinogyre“). Jedyną godną uwagi „osobliwością“ w dziedzinie płatowców jest „autogiro“ (zupełnie pozbawione już płatów stabilizacyjnych), które możemy uważać za próbę realizacji przyszłego samochodu-samolotu *).

Na zakończenie trzeba podkreślić, że szybownictwo jest na wystawie potraktowane po macoszemu (może nietylko na wystawie, ale wogóle we Francji). Jeden tylko szybowiec „Avia“, należący do grupy „Roland Garros“, zbliża się kształtem i wykonaniem do ogólnie dziś używanych. Natomiast szybowiec szkolny wychowanków Ecole Centrale nie da się porównać (nawet co do wykonania) z szybowcami, budowanemi u nas po amatorsku.

Co do silników, to widać wyraźną przewagę chłodzonych powietrzem. Fabryki, których specjalnością były silniki chłodzone wodą, wypuszczają również typy chłodzone powietrzem. Główny nacisk położony jest na silnik wielkiej mocy, wysokościowy, z reduktorem. Silniki sportowo-turystyczne utrzymują się w granicach około 100 KM. Silniki o małej mocy (ca 50 KM) są reprezentowane bardzo słabo. Z dość licznych eksponatów widać zainteresowanie silnikami na ciężkie paliwo.

Bardzo bogato przedstawia się dział śmigieł metalowych; zarówno o stałym skoku, jak też i regulowanym na ziemi. Dwie firmy wystawiają nawet śmigła o skoku regulowanym w locie (Farman i Rotier). Wytwórnie, produkujące dotychczas śmigła drewniane, przechodzą obecnie na metalowe. Z zagranicy wystawiają tylko Niemcy: Heddersheimer metalowe o zmiennym skoku i Schwartz — drewniane (obie firmy znane u nas; Heddersheimer reklamuje się nawet wynikami RWD-6 w Challenge'u).

Przechodząc do szczegółowego rozpatrywania eksponatów, zacznę od najliczniejszych wystawców — Francuzów. Ogólnie biorąc, widać w wytwórniach płatowców dążenie do wypuszczenia możliwie największej ilości typów, przyczem każda fabryka usiluje stworzyć swoje konstrukcje oryginalne, różniące się od konkurencyjnych, choćby drogą niecelowych i skomplikowanych szczegółów wykonawczych. Pod względem opracowania aerodynamicznego widać przeważnie zaniedbanie, odbijające się na wyczynach w locie. Większość firm nie publikuje wcale wyczynów, lub też podaje je w jaskrawo przesadzonej formie. Nieco lepiej przedstawia się opracowanie warsztatowe płatowców, jakkolwiek — jak już wyżej zaznaczyłem — kostrukcje są częstokroć jak gdyby rozmyślnie skomplikowane. Naogół wykonanie części kratowniczych duralowych, pokryć itd. jest piękne i czyste; to samo odnosi się do konstrukcyj drewnianych (Couzinet). Natomiast wykonanie węzłów i okuć jest drogie i skomplikowane.



Pan Prezydent Republiki Francuskiej Lebrun przed stoiskiem polskiem P. Z. L.

Balkony i sale pierwszego piętra zajmują akcesorja lotnicze, przemysł metali lekkich oraz instytucje naukowe. W dziedzinie akcesorjów i przyrządów pokładowych nie widać wielkiego postępu w ciągu ostatnich dwóch lat. Natomiast wyraźnie zaznacza się rozwój przemysłu metali lekkich i ich obróbki (spawanie, lanie, tłoczenie). Szczególnie wyraźnie rośnie zastosowanie do budowy płatowców części lanych, czy też tłoczonych — z metali lekkich.

Galerje parterowe zajmują po większej części eksponaty, wystawione przez Minister de L'Air (nieprzedstawiające nic ciekawego, a częstokroć będące powtórzeniem eksponatów fabrycznych) i laboratorja szkół technicznych, pokazujące przyrządy do prób i pomiarów.

Konstrukcją stalową zajmuje się Bréguet, ale i u niego widać już dążenie z powrotem do duralu (ostatnia kreacja — Bréguet 41 — wielomiejscowy, bojowy ma już tylko dźwigary skrzydłowe stalowe).

Wyekwipowanie maszyn jest przeważnie bardzo staranne i bogate; tak samo wykończenie zewnętrzne.

Przechodzę do poszczególnych firm.

*) O konstrukcji autogiro damy wkrótce cykl artykułów — Przyp. Red.

Wibault. 1) Pasażerski, trzy silniki Gnome-Rhone (G.R.) 7 K po 350 KM; ten sam, który był wystawiony dwa lata temu jako prototyp. 2) Pasażerski szybki, silnik G.R. 500 KM, 4 pasażerów; dolnopłat wzorowany na amerykańskich typach, tylko nieudolnie. Osiąga szybkość tylko 240 km.

Mauboussin. Salmson 40 KM. Sportowy dwumiejscowy, znany z Challenge'u.

Marcel Bloch. 1) Sportowy, 2 miejsca obok siebie, silnik Renault 120 KM. 2) Sanitarny, 2-miejscowy, Salmson 120 KM. Nic ciekawego.

Couzinet. Transportowy, 3 silniki Gipsy III. Jedna z ładniejszych konstrukcyj francuskich (fot. na str. 262).

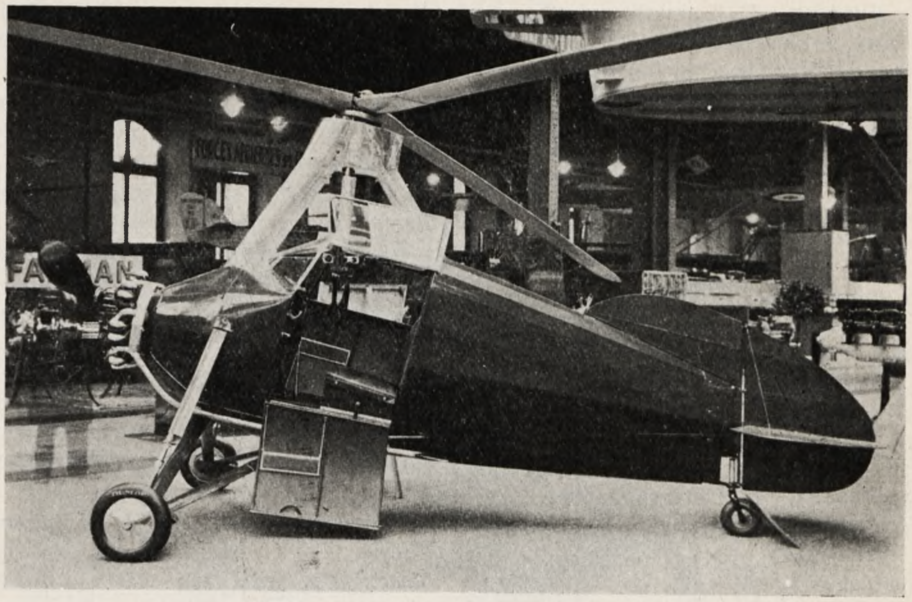
Bréguet. Wywiadowczy 27 A2 (Tout Acier) z Hispano 650, dobrze wyekwipowany. Jest on najlepszą maszyną wywiadowczą Francji. Dalsza jego ewolucja — wielomiejscowy, bojowy, dwusilnikowy Bréguet 41 — jest obecnie w próbach. Na wystawie były tylko modele i foto. Wogóle w produkcji Bréguet'a, zarówno co do wyboru typu, jak też i metod fabrykacji, — widać konsekwentną linję postępowania. Wystawiane modele pasażerskich płatowców stanowią tylko poboczną jego produkcję.

Lioré et Olivier. 1) Wielkiej nośności dwupłat hydro, 2 Hispano 500, waga 7200 kg i 2) górnopłat lądowy, 2 Hispano 650, waga 15000 kg. Oba płatowce wystawione są jak gdyby tylko dla zajęcia miejsca; nie przedstawiają nic ciekawego (lądowy jest tylko modelem).

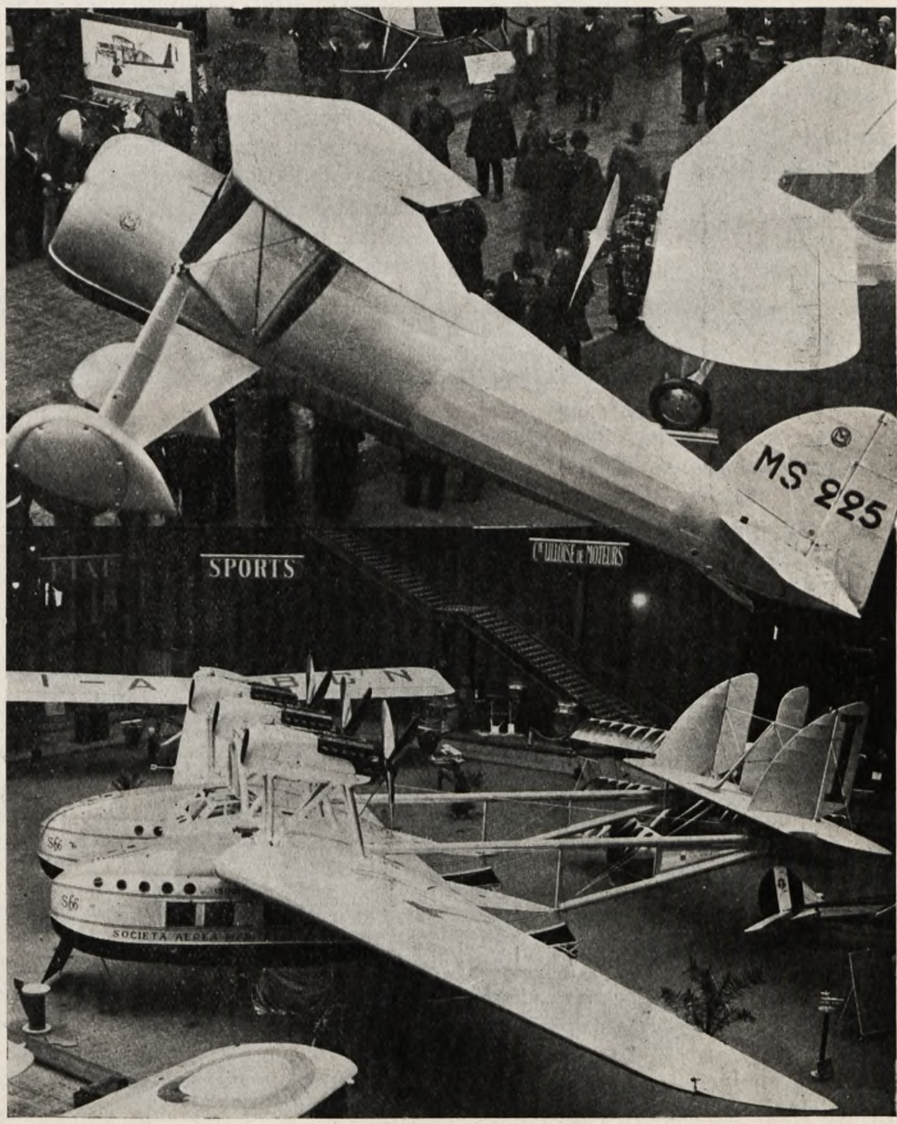
Pozatem LeO wystawia wykonane z licencji „autogiro" z rotorem 3-ramiennym, bez płatów stabilizacyjnych, z silnikiem Pobjoy. Podobno osiągnięto na nim rozpiętość szybkości 165—30 km/godz.

Morane Saulnier. Morane konsekwentnie prowadzi produkcję górnopłatów zastosowanych do różnych przeznaczeń. Płatowce robią wrażenie wypróbowanych i użytecznych maszyn. Możnaby tylko stawiać im zarzuty z racji kosztownego wykonania szczegółów. Na wystawie oglądamy typ szkolny, 2-miejscowy, 135 Salmson; szkolny przejściowy, 2 miejsca, Salmson 230 KM; akrobacyjny, 2-miejscowy, Hispano 250 i pościgowy, jednomiejscowy G.R. 500 KM.

Coudron. 1) „Luciole" - Salmson 95, znany z Challenge'u 1932, całkowicie drewniany. 2) „Super Phalén", turystyczny, 4-miejscowy, 2 Renault 120 KM i 3) amfibja z licencji Vizcaya z Renault 120 KM. Dwa ostatnie całkowicie metalowe.



Autogiro La Ciervy, produkcji zakładów Lioré et Olivier, bez płatów stabilizacyjnych, z silnikiem Pobjoy.



O góry: Moran pościgowy z Gnome-Rohne 500 KM; u dołu — transportowy Savoia Marchetti S-66 z 3 silnikami Fiat 700 KM.

Mureaux. 1) Komunikacyjny, 6-osobowy, 3 Salmson'y 120; 2) turystyczny, 2 miejsca obok siebie, Renault 95 i 3) pościgowy, Hispano 500, z wyglądu podobny do naszego P.VIII. Wszystkie całkowicie metalowe.

Farman. 1) Turystyczny, 2-osobowy dolnopłat z Renault 100 KM; 2) turystyczny, 3-osobowy górnopłat z Renault 120; 3) turystyczny, 4-osobowy z Farmanem 150 KM i 4) turystyczny dolnopłat 2-osobowy z Salmsonem 40 KM. Wszystkie całkowicie drewniane.

Devoitine. 1) Szkolny dolnopłat, 2 miejsca obok siebie, Salmson 135 KM. 2) Hydroplan wyścigowy na Coupe-Schneider. 3) Model myśliwskiego dolnopłata z Hispano 500, który ma robić 350 km/godz. na 4500 metrów.

Latecoére. Hydro pocztowe, albo torpedowe z Hispano 650.

Potez. 1) Wywiadowczy górnopłat z Hispano 500, dający się przekształcić łatwo na dwupłat bombowy. 2) Szkolny, dwumiejscowy, z silnikiem Potez 130 KM. (Potez wypuścił swoje własne silniki). 3) Turystyczny, 3-miejscowy z Lorraine'm 120 KM.

Bernard. 1) Turystyczny górnopłat z Gipsy 120, 3-miejscowy, ze składanym skrzydłem, całkowicie metalowy, oraz 2) myśliwski dolnopłat drewniany, z silnikiem G.R. 500 KM.

Kellner Bechereau. 2-osobowy, turystyczny, z Salmsonem 95, całkowicie metalowy.

Blériot. 1) Pasażerski, 6-osobowy z Hispano 500, z chowanem podwoziem, daje tylko 250 km/godz.. 2) Amfibja, 3-osobowa z Salmsonem 230 KM, ładnie wykonana i wygodna.

CAMS. .Wywiadowczy morski, 2 Jupitery 500 KM, waga 6800 kg; piękna łódź duralowa, pozatem drzewo.

Hanriot - Lorraine. 1) Szkolny górnopłat zastrzałowy z silnikiem 120 KM i 2) dolnopłat akrobacyjny z silnikiem Algol 300. Kadłuby metalowe, skrzydła drewniane.

Nieuport. 1) Wywiadowczy górnopłat całkowicie metalowy i 2) typ „Kolonjalny" — 3 silniki Algol 300. Kadłub otwarty o przekroju T. Całkowicie metalowy, b. pięknie wykonany. Pozatem widzimy tu bezogonowca 3-osobowego z silnikiem Lorraine 120 KM, ale jeszcze nielatającego.

Przechodząc do następnego z kolei wystawcy, Włoch, trzeba stwierdzić, że pokazali oni płatowce już wypróbowane, o wynikach ogólnie znanych. Eksponaty nieliczne, ale wszechstronne dają dobre pojęcie o produkcji włoskiej. Na pierwsze miejsce wybija się *Sovoia Marchetti* S-66 — pasażerski, 3 silniki Fiat 700 KM. Konstrukcja całkowicie drewniana (wraz z łodzią).

Fiat. Dwupłat pościgowy z silnikiem Fiat 600 KM. Osiąga podobno 360 km/godz. na 4.000 metrów.

Caproni. Wywiadowczy jednopłat tej firmy uległ spaleniu na wystawie.

Breda wystawia dwa dwupłaty szkolne akrobacyjne z silnikami 220 Romeo „Lynx" oraz Walter „Castor" 240. Kadłuby spawane, skrzydła drewniane.

Przechodząc do wystawców angielskich, zauważymy to samo, co u Włochów (a zresztą i u nas także), że wystawiane są płatowce już wypróbowane i wprowadzone w armji.

Widzimy więc przedewszystkiem *Fairey* „Fox", dwumiejscowy, wywiadowczy z silnikiem Rolls Royce „Kastrel"; bardzo ładnie rozwiązane wyekwipowanie i uzbrojenie. „Fireffly" z „Kastrelem" — pościgówka.

Hawker „Hart" z „Kastrelem", dwumiejscowy wywiadowczy.

Bristol „Bulldog" — pościgówka z „Mercurym", na której podziwiać można rozmieszczenie sprzętu i uzbrojenia; nadzwyczajne, jeżeli zważymy ciasnotę kabiny.

Wszystkie te płatowce są typowej konstrukcji angielskiej — stalowe, kryte płótnem.

Z maszyn turystycznych wystawiony jest *Monospor* z 2 silnikami Pobjoy — bardzo ciekawa i pięknie wykonana konstrukcja.

Stanowiska polskie są dwa: na jednem stoją pościgówki Państwowych Zakładów Lotniczych — P-VIII z Lorraine „Petrel" i P-XI z Gnôme Rhône K9., na drugiem samoloty sportowe: RWD-6, PZL-19 i RWD-5. Stoisko pierwsze, umieszczone w sąsiedztwie „Bristola", jest trochę za ciasne na dwie maszyny, budzi jednak ogólne zainteresowanie fachowców. Stoisko płatowców sportowych, umieszczone na uboczu, źle oświetlone i reklamowane traci na tem wiele, jakkolwiek nasze samoloty turystyczne są bezwzględnie najlepszemi na wystawie. Taki sam los spotyka także i „Monospora" sąsiadującego z nami.

Opisu maszyn polskich nie podaję, jako ogólnie znanych.

Przechodzę teraz do silników. Jak już zaznaczyłem, większość firm, które wsławiły się produkcją silników chłodzonych wodą, zaczęła obecnie produkcję chłodzonych powietrzem. I tak:

Hispano Suiza pokazuje cały komplet silników chłodzonych wodą, od 100 KM 6-cylindrowego szeregowego do 1000 KM 18-cylindrowego w W. Największe jednak zainteresowanie budzą tu silniki o mocy 500—600 KM. z reduktorem i kompresorem. Silniki chłodzone powietrzem są reprezentowane przez gwiazdowe 150/180 KM 5 cylindrów, 350/400 9 cyl. i 600/640 9 cyl., oraz przez dwa silniki na ciężkie paliwo: 300/400 KM 9 cyl. (waga 330 kg) i 500/600 kg 14 cylindrów (waga 510 kg). Jak widać, mamy tu nie bardzo małe ciężary na konia. Szkoda tylko, że nie podano wyników prób tych silników.

Renault. Wystawia 6 silników o mocy 500 KM po 12 cyl. w V z reduktorem i bez, pozatem jeden silnik 700/830, 18 cyl. w W. i jeden 1500/2000 12 cyl. w V, specjalnie przeciążony. Prócz tych cały szereg silników mniejszej mocy, chłodzonych powietrzem, a więc: 100 KM, 4 cyl., szeregowy; 120 KM, 4 cyl. odwrócony; 100 KM, 7 cyl., gwiazda; 250 KM, 9 cyl. gwiazda.

Farman. Chłodzone wodą: 1200 KM, 18 cyl., W odwrócone; 400/450, 12 cyl., V odwrócone; 550, 12 cyl. V odwrócone — wszystkie z kompresorami. Chłodzone powietrzem: 210/260, 9 cyl., gwiazda i 165/200 KM, 7 cyl., gwiazda.

Lorraine. Chłodzone wodą: „Petrel" 500/800 12 cyl., V; „Orion" 700, 18 cyl., W; „Courlis" 600, 12 cyl., W. Chłodzone powietrzem: 100/120, 5 cyl.; „Mizor" 240, 7 cyl.; „Autarés" 500, 14 cyl. i „Algol" 300, 9 cylindrów.

Panhard - Levassor wystawia, jak zwykle, swoje bardzo ładne, ale nieużywane silniki gwiazdowe.

Salmson — wszystkie swoje stare silniki gwiazdowe, chłodzone powietrzem, a pozatem nowość: przerobiony silnik 40 KM przez dodanie kompresora i reduktora, z którego, podobno, osiągnięto 80 KM. Obroty silnika wzrosły do 3000. Cena około 32.000 fr., wątpliwe jest więc szersze zastosowanie tego silnika.

Gnôme - Rhône. Chłodzone powietrzem: „Titan" 250, 5 cyl.; „Titan Major" 350, 7 cyl.,; „Mercury" 650, budowany z licencji „Bristola"; „Mistral" 550, 9 cyl. i „Mistral Major" 750, 14 cyl. Ten ostatni wchodzi coraz więcej w użycie.

Z zagranicznych wystawców mamy przedewszystkiem (ilościowo biorąc) Włochów.

Fiat chłodzony wodą, 24 cyl. w V (podwójny), o mocy 2800 KM i 12 cyl. w V 720/850 KM. Pozatem chłodzone powietrzem: 135/145, 4 cyl., odwrócony, oraz silniki gwiazdkowe o mocy od 140 do 360 KM.

Alfa Romeo — „Pegazus" z licencji Bristola. „Colombo" 6 cyl. w szereg, 150 KM, znany z Challenge'u. „Lynx" 220 KM, 7 cyl. i 260/280 KM, 9 cyl.

Isotta Fraschini — „Asso" 850/920, 18 cyl., W. „Asso 500" 12 cyl. w V, 530 KM. „Asso Caccia" 480 KM — wszystkie chłodzone wodą. Pozatem chłodzony powietrzem: 120 KM, 6 cyl., odwrócony. W całej wytwórczości Włochów widać wyraźne dążenie do samowystarczalności i konsekwentne stosowanie wszędzie silników krajowych.

Silniki angielskie reprezentują:

Bristol „Mercury" IV. S-2 570 KM na 4850 m oraz „Pegasus" S, 590 KM na 4100 m.

Rolls Royce — chłodzone wodą „Kastrel" i „Buzzard".

Armstrong Siddeley wystawia całą serję silników gwiazdowych od 7 cyl. „Genet Mojora" zacząwszy, na 14 cyl. „Leopardzie" skończywszy.

De Havilland posiada tylko biuro na wystawie. Silniki „Gipsy", jak również i Cirrusy są wystawiane przez przedstawicieli francuskich.

Pozostaje jeszcze do wymienienia piękna kolekcja silników *Walter* od 50 KM „Polaris'a" do 450 KM „Pollux'a".

Rozpatrując ogólnie zebrany materjał, możemy zauważyć, że:

1) Wystawione płatowce pasażerskie są tylko produkcji francuskiej.

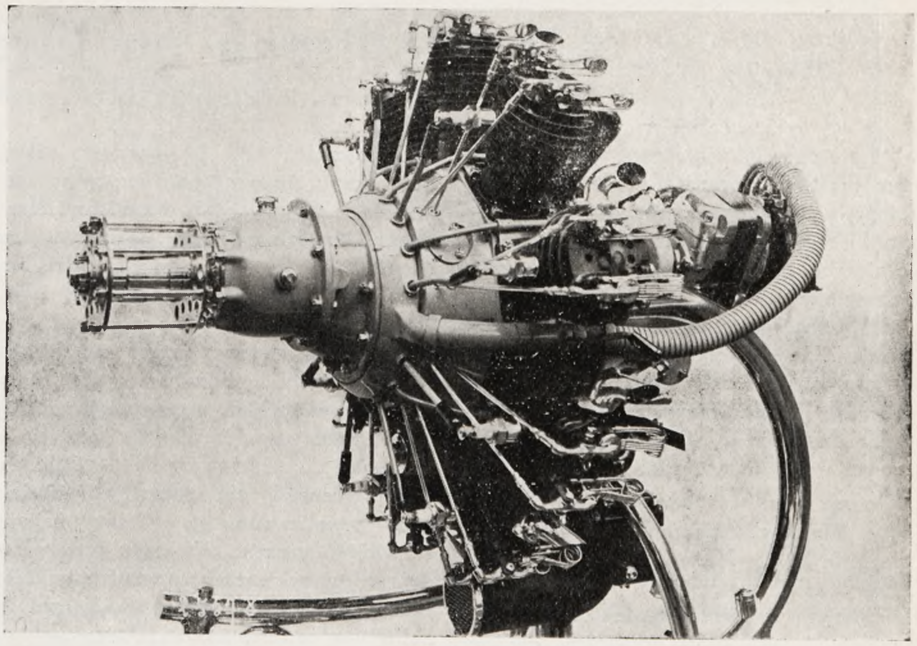
2) Wśród wielkiej liczby płatowców turystycznych, płatowce polskie wybijają się na pierwszy plan, a większość francuskich stoi na poziomie niższym, jak nasze z przed dwóch lat.

3) Wojskowych płatowców najnowszych Francuzi nie wystawili. Rozpatrywane i porównywane mogą być tylko polskie, angielskie i włoskie.

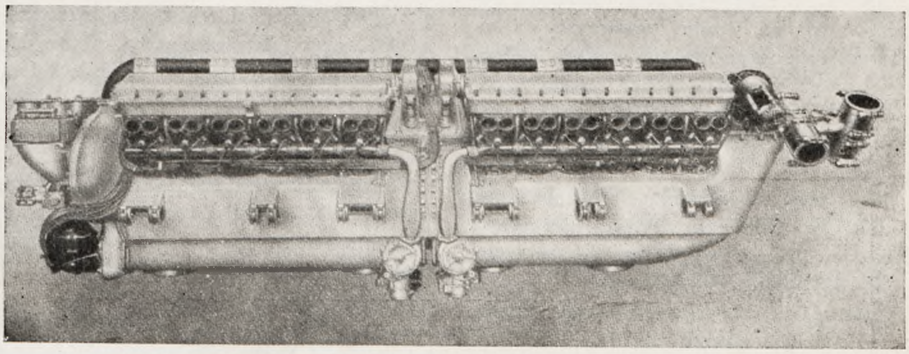
Wielkie samoloty bombowe są wystawione tylko przez Francję; ale są to typy stare, lub nawet wprost modele w naturalnej wielkości.

Z powyższego zestawienia możnaby wnioskować, że przyszłe wystawy ograniczą się do lotnictwa cywilnego i to specjalnie sportowego, jako najłatwiejszego do wystawienia. Z maszyn wojskowych pokazane będą typy stare, bądź też bezwartościowe; nowości będą strzeżone, jako tajemnice wojskowe. Ciekawym pozostałby dla techników dział akcesorjów lotniczych i dział przemysłu pomocniczego. Ten jednak — jak już zaznaczyłem — był w tym roku dość ubogi w nowości.

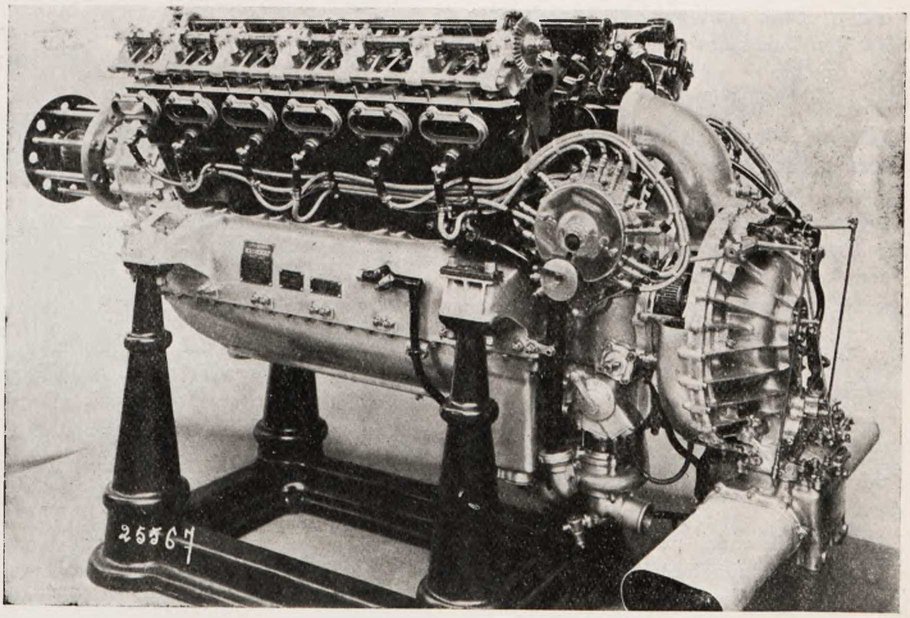
Taka zmiana charakteru wystaw na przyszłość kazałaby zastanowić się poważnie nad ich celowością. Może raczej wystawy lotnicze powinny się przenieść na lotnisko?



Salmson 80 KM z kompresorem i reduktorem.



Fiat AS-6 o mocy 2.800 KM.



Rolls Royce 500 KM typu „Kastrel".

Od Mollisona do Gronau'a

(Rozpiętość sportu lotniczego w turystyce powietrznej)

18 sierpnia, to jest tegoż dnia, w którym profesor Piccard rozpoczął swój rekordowy lot do stratosfery — lotnik angielski Mollison, bohater wielkich raidów lotniczych na samolotach turystycznych, wystartował do lotu przez Atlantyk.

Mały szczegół, że pilot nie posiadał aparatu iskrowego na pokładzie swego samolotu, rzuca odpowiednie światło na charakter przedsięwzięcia, które było przedewszystkiem lotem śmiałym i sportowym wyczynem wysokiej klasy.

Po raz pierwszy Atlantyk został przebyty ze wschodu na zachód przez samotnego lotnika. Może głównie dla tego, Amerykanie, pamiętając samotny lot Lindbergha w kierunku przeciwnym, urządzili w New-Yorku wspaniałą owację Mollisonowi.

Do lotu przez Atlantyk Mollison użył znowu samolotu Puss - Moth z silnikiem Gipsy III, o mocy 135 KM. Samolot, pomalowany na kolor srebrzysty i ochrzczony poetycznie „The Heart's-Content", czyli „Radość serca", został skonstruowany specjalnie dla Mollisona przez firmę de Havilland i przekazany mu 4-go sierpnia.

Po przeprowadzeniu nieznacznych zmian i po usunięciu aparatu iskrowego, Mollison oświadczył, że leci do Ameryki.

O co chodziło Mollisonowi?

Pragnął on w jak najkrótszym czasie przelecieć przestrzeń z Irlandji do Stanów Zjednoczonych. Projektując odbycie lotu do New-Yorku na samolocie turystycznym, mającym przeciętną szybkość 170 km. na godzinę, liczył na pomyślne wiatry, które mu pomogą przebyć te 4.800 km. bez lądowania. W przeciwnym razie mógłby wylądować w Harbour Grace (w Nowej Ziemi).

„Radość serca", zaopatrzona w cztery zbiorniki, zawierające ogółem 724 litry benzyny, miała zasięg lotu do 5.800 km. Miejsce pilota zostało odsunięte w tył, aby umożliwić pomieszczenie w kabinie zbiornika o pojemności 340 litrów. W kadłubie, za siedzeniem pilota wbudowano drugi zbiornik, zawierający 204 litry; dwa zbiorniki opadowe w skrzydłach zawierały po 90 litrów każdy.

Postanowiwszy wyzyskać pełnię księżyca w sierpniu, Mollison udał się do Baldonnel w Irlandji w połowie tego miesiąca.

18 sierpnia rano, po otrzymaniu pomyślnych komunikatów meteorologicznych, kazał wyprowadzić samolot z hangaru i zaciągnąć go na plażę w Port Marnock, gdzie napełniono zbiorniki.

O godzinie 11.35, w obecności zebranego tłumu, po wręczeniu mu przez burmistrza Irlandji listu do burmistrza New-Yorku, Mollison pożegnał się ze swą młodą żoną, słynną Amy Johnson (dziś popularnie zwaną mrs. Amy Jo-lison) i wystartował.

Pomimo bardzo dużego obciążenia, „Radość serca" oderwała się od ziemi stosunkowo szybko, rozpoczynając lot do New-Yorku z pomyślnym wiatrem o szybkości 23 kilometrów na godzinę. Samolot wznosił się wolno. O godzinie 12,45 sygnalizowano go z Galway na wysokości 60 metrów. W ciągu pierwszego dnia widziano jeszcze samolot z pokładu parowców, poczem 19-go o 5,45 (czas lokalny) — nad Halifaxem. Przeleciał on nad Nową Ziemią i skierował się w stronę New Yorku.

Dobiwszy do brzegu amerykańskiego, Mollison napotkał nad Nową Szkocją silne mgły, które zmusiły go do zboczenia ku północy. Wyszukawszy odpowiedni teren, pilot wylądował o 85 kilometrów od St. Jean w Kanadzie o godzinie 12.45 według czasu lokalnego, czyli o 17.45 według Greenwich.

Po wylądowaniu Mollison oświadczył, że wskutek mgieł zużył na przebycie 4320 kilometrów 30 i pół godziny. Szybkość lotu musiał zredukować do 144 km/godz. Wprawdzie ilość benzyny pozostała w zbiornikach wystarczyłby na lot do New Yorku, ale pilot był już tak wyczerpany, że wolał poprzestać na przygodnem lądowisku, niż dalej ryzykować.

Dopiero 21-go Mollison wystartował do New Yorku i po sześciu godzinach zakończył w ten sposób swój lot transatlantycki.

Pomimo rezygnacji Mollisona z pierwotnego projektu odbycia lotu do New Yorku bez lądowania, jak również z natychmiastowego powrotu drogą powietrzną do Irlandji, rezultat raidu uznać należy za wspaniały.

Na miesiąc przed startem Mollisona, dnia 20-go lipca b. r., znany lotnik niemiecki, von Gronau, rozpoczął swój lot dokoła świata na wodnosamolocie Dorniera „Wal" z 2 silnikami BMW-VII, o mocy 750 KM.

Oto krótki rzut oka na drugi rodzaj sportowej pasji latania, w interpretacji niemieckiej załogi:

Wolfgang von Gronau sartuje 20-go lipca z Sylt i po 8 i pół godzinie lotu woduje w Seydisfjord, lecąc z szybkością średnią 180 km/godz.

23-go lipca — start z Seydisfjord, lot po wielkim łuku wzdłuż północnych wybrzeży Islandji i lądowanie w Reykiawik.

25-go — start z Reykiawik w kierunku Grenlandji. Po przelocie nad południową Grenlandją, von Gronau ląduje w Ivigtut.

26-go lipca, po przylocie na wschodni brzeg Labradoru, samolot wskutek mgły nie może wodować w Cartwight. Będąc jednak stale w kontakcie z portem lotniczym, przy pomocy radjotelegrafu, załoga krąży nad Cartwight i dopiero po dwuch godzinach oczekiwania decyduje się wodować w lepszych warunkach atmosferycznych.

W ten sposób von Gronau dokonał trzeciego przelotu przez Atlantyk. Tym razem jednak udaje się dalej, w lot naokoło świata.

Jeszcze tego samego dnia startuje do Montreal, zmuszony jest jednak po drodze do wodowania na jeziorze Sain Clair wskutek drobnego niedomagania silników.

27-go lipca następuje przylot do Montrealu i uroczyste przyjęcie przez władze municypalne i lotnictwo miejscowe.

2-go sierpnia — wodowanie w Chicago.

6-go sierpnia — przelot Chicago — Milwauke, na jezioro Michigan.

11-go sierpnia — Milwauke — Winnipeg.

Następny etap, między Winnipeg a Prince Rupert (nad Oceanem Spokojnym) jest jednym z najniebezpieczniejszych w całym raidzie. Wynosi on przeszło 2000 kilometrów nad terenem pozbawionym większych zbiorników wody, dogodnych do wodowania, oraz nad górami, dochodzącemi do wysokości 3000 metrów.

23-go sierpnia — przylot do Pri Rupert na Alasce.

26-go sierpnia — etap Cordoba — Duth Harbour, wzdłuż wysp Aleuckich, w pasie bardzo złych warunków atmosferycznych.

31-go sierpnia — etap Duth Harbour— Kanaga Harbour na wyspach Andrenowskich.

2-go września — von Gronau startuje z Kanaga Harbour i dolatuje do wyspy japońskiej Paramushiro, na południe od Kamczatki, w ciągu siedmiu godzin przebywając cieśninę Beringa.

3-go września — przylot na wyspę Hokkaido.



Trasa lotu Gronau'a dokoła świata.

4-go września — przelot do Tokio.

16-go września — etap Tokio - Nagoya. Przy starcie w dalszą drogę z Nagoya, zostaje uszkodzone skrzydło wodnosamolotu, ale załoga sama naprawia uszkodzenie na miejscu.

21-go września — lot z Nagoya do portu Kagoszima.

22-go września start do Szanghaju.

23-go września — start z Szanghaju do Hong-Kongu.

24-go września — sześciogodzinny lot z Hong Kongu do Manilli.

3-go września — etap Manilla — Zamboanga na wyspie Mindanao.

6-go października—przylot do Batawji.

8-go października — start do Port Swettenhau i, po zaopatrzeniu się w benzynę, lot w kierunku Akyab. Morze burzliwe i wiatr przeciwny. 250 km. od brzegów Burmy następuje defekt jednego silnika: pompa wodna przestaje działać. Von Gronau, lecący nisko na silnie obciążonym samolocie, nie może się utrzymać w powietrzu z jednym tylko silnikiem. Radiotelegrafista Albrecht nadaje przez krótkofalowy aparat sygnały wzywające pomocy, które zostają usłyszane w Manilli. Samolot woduje w bardzo trudnych warunkach. Następuje szybki montaż anteny na końcach jego skrzydeł w celu wezwania pomocy okrętów, zaopatrzonych tylko w długofalowe stacje odbiorcze. Po energicznej, bardzo uciążliwej pracy nowa stacja przesyła sygnał S. O. S. do statków. Parowiec „Carogola", usłyszawszy wezwanie, zbacza z trasy i po dłuższych manewrach bierze rozbitków na hol. Przebywszy 200 km. na holu, Dornier Wal dociera 11-go października o północy do portu w Rangoonie.

17-go października—przylot do Akyab.

18-go października — przylot do Chilca.

19-go października — etap Chilco — Cocanada.

20-go października — Cocanada — Colombo.

26-go października—Colombo—Bombay.

27-go października — Bombay — Karachi. Załoga porozumiewa się z pomocą krótkofalowego aparatu z niemieckiemi stacjami radjowemi.

28-go października — etap Karachi — Bender Abbas u wejścia do Zatoki Perskiej.

30-go października — etap Bender Abbas—Bagdad (z lądowaniem w Bassora).

1-go listopada — etap Bagdad — Limessol (na wyspie Cypr).

2-go listopada — przylot do Aten.

4-go listopada — przylot do Rzymu.

7-go listopada — Rzym — Genua.

10-go listopada — ostatni etap Genua-Altenheim.

———

Jeżeli porównać przelot angielskiego pilota z raidem załogi niemieckiej, to rzuca się odrazu w oczy odrębny sposób traktowania sportu lotniczego przez zuchwałego syna Albjonu i przez solidnego von Gronaua, który niczego nie zaniedbał, aby wykonać swój plan podróży. Mimo wielkości płatowca i mocy silnika, użytego przez Niemców, raid ich trzeba traktować jako imprezę sportowo - turystyczną.

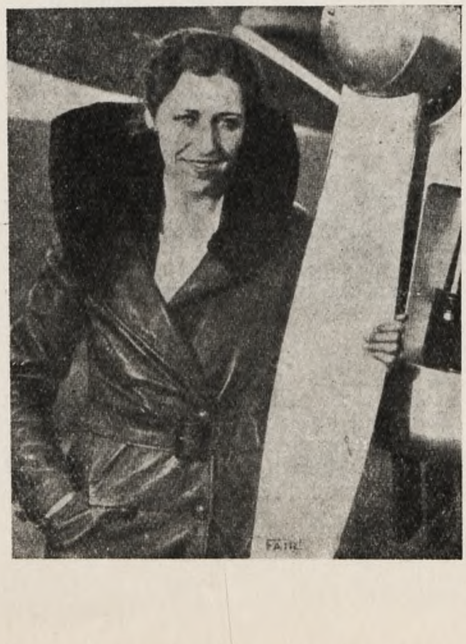
Prócz Gronaua w wyprawie wzięli udział: pilot Gert von Roth, radjotelegrafista Albrecht i mechanik Hack. Podróż ich trwała trzy i pół miesiąca i nie miała na celu ustanowienia żadnego rekordu, ale była raczej próbą wytrzymałości i przydatności materjału. Wodnosamolot zaopatrzony został w doskonałą radiostację i wszelkie udoskonalenia techniczne.

Tu właśnie widać kontrast między obu słynnymi pilotami: z jednej strony Mollison, który leci sam przez Atlantyk ze wschodu na zachód, bez możności komunikowania się z kimkolwiek po drodze, na słabosilnikowym samolocie turystycznym; z drugiej — Gronau, wyposażony we wszystkie zdobycze bezpieczeństwa.

Nie stawiamy pytania, który z nich bardziej godzien jest naśladowania. Chcemy tylko wskazać czytelnikom dwa bardzo różne, a jednak oba słuszne, zdaniem naszem, sposoby pojmowania sportowej turystyki powietrznej.

Rekord Amy Mollison

Nazwisko Mollisona oraz dzieje jego rekordowych lotów są dobrze znane. Jest on doskonałym nawigatorem i pilotem o przedziwnej wytrwałości. Jak wiadomo, Mollison pobił rekord szybkości na dystansie Australja — Anglja, zużywając na przebycie całej tej przestrzeni 8 dni i 14 godzin, przyczem odbywał wspomniany lot na 85-konnym Moth'ie. — Wkrótce potem, również w rekordowym czasie, bo w przeciągu 4-ch dni i 17 godzin, przeleciał z Londynu do Capetown, na samolocie Puss-Moth.



Obecnie pani Mollisonowa pobiła rekord męża na tym dystansie, lecąc trasą bardzo zbliżoną.

Wystartowawszy dnia 14 listopada z lotniska Lympne o g. 6-ej minut 37, na samolocie Puss - Moth (z silnikiem Gipsy-Major o mocy 130 KM), ochrzczonym imieniem „Dessert Cloud", pani Mollisonowa lądowała po raz pierwszy w Barcelonie, aby uzupełnić zapasy paliwa, poczem niezwłocznie odleciała do Oranu. Przybyła tam o godzinie 19.35, mając za sobą 1770 km. drogi.

Mimo odbycia tak dużego etapu, nie odpoczywała długo: o 23.30 samolot jej był gotów do lotu i lotniczka zdecydowała się startować podczas nocy dalej.

Do rana przeleciała nad Saharą i pokrywszy dalsze 2280 km, wylądowała w Gao 15-go o godzinie 12.15.

Początek zapowiadał się doskonale: w porównaniu z lotem męża, wyniki raidu Amy Johnson, słabsze pierwszego dnia (Mollison bowiem w pierwszym dniu przeleciał bez lądowania aż do Colomb

Bechar), poprawiły się w drugim dniu znacznie (Mollison drugiego dnia zatrzymał się w Raggan).

Z tego też względu, mając pewien zapas czasu, pani Mollisonowa postanowiła odpocząć i wyleciała w dalszą drogę dopiero 16-go o godzinie 6.30, by osiągnąć Douala, odległe o 1750 km od Gao.

W Douala czas lotu małżeństwa wyrównał się: Mollison był tu także w trzecim dniu swego wiosennego raidu (w marcu 1932 r.).

Aż dotąd pogoda sprzyjała pani Mollisonowej. Dopiero następny etap Douala-Banguella (1950 km) obfitował w gwałtowne deszcze i burze. Mimo to, pani Mollisonowa miała w Benguella 18 godzin awansu przed mężem i już tylko 2500 km dzieliło ją od celu podróży.

Lądowała jeszcze tego dnia w Mossamedes, gdzie trzeba było oczyścić filtr oliwy, a 18-go po południu przybyła do Capetown.

Cała jej podróż trwała 4 dni, 6 godzin i 56 minut, co w porównaniu z podróżą Mollisona, trwającą 4 dni i 17 godzin, daje czas lepszy o 10 godzin i 4 minuty.

Jest to niewątpliwie wspaniały wynik. Nie należy go jednak przeceniać, jak to czynią niektóre organy polskiej prasy codziennej, znane zresztą ze swej zupełnej ignorancji w dziedzinie lotnictwa. Trzeba pamiętać o tem, że pani Mollison pod każdym względem korzystała ze wskazówek męża, który przebył już tę trasę i mógł służyć żonie swem doświadczeniem.

Na zarzut, jaki stawiają Mollisonowi fanatyczni entuzjaści (a zwłaszcza entuzjastki) Amy Johnson, jakoby przybył on do Capetown w gorszej formie sportowej niż jego sympatyczna małżonka, łatwo jest odpowiedzieć:

1) Mollison nie posiłkował się w swym locie w marcu b. r. niczyjem doświadczeniem, podczas gdy pani Amy korzystała z jego wskazówek;

2) leciał w gorszych warunkach atmosferycznych i

3) przybywszy do Niamey o godz. 10-ej wieczorem i lądując na nieoświetlonem lotnisku, uległ wypadkowi, który zatrzymał go aż 20 godzin; należy nadmienić, że w ciągu tych dwudziestu godzin Mollison własnoręcznie naprawił uszkodzenia samolotu, bez czyjejkolwiek pomocy, poczem, nie śpiąc nawet 10 minut, ruszył w dalszą drogę.

Jeżeli pozatem weźmiemy pod uwagę jego wspaniały, samotny lot przez Atlantyk w sierpniu r. b., to z pewnością dojdziemy do wniosku, że stawianie Amy Johnson-Mollison na pierwszem miejscu w tej małżeńskiej parze sportowców - lotników nie ma żadnych podstaw.

Przed Challenge 1934

Rozpoczęła już pracę komisja regulaminowa, wyłoniona przez A. R. P. W skład jej wchodzą pp.: mjr. Kwieciński, dyr. Rumbowicz oraz inżynierowie: Dąbrowski, Drzewiecki, Kurman, Kwaśniak, Misztal, Polturak, Rogalski i Wędrychowski. Zadaniem tej komisji będzie przygotowanie projektu regulaminu Challenge 1934.

Jak już pisaliśmy w numerze poprzednim, Aeroklub Rzeczypospolitej wystąpi na najbliższym zjeździe F.A.I., który odbędzie się w Paryżu dn. 10 stycznia 1933, z projektem zmiany regulaminu zasadniczego. Wnioski mają na celu:

1) Ograniczenie ilości zawodników za normalnem wpisowem. Polska zaproponuje, aby — za opłatą zwykłego wpisowego — poszczególne państwa mogły zgłaszać ilość zawodników zależną od liczby posiadanych głosów w F. A. I. Za każdy głos przewiduje się 4 samoloty. Ponieważ maksymalna ilość głosów jest 4, przeto możnaby zgłosić nie więcej, jak 16 maszyn. Polska, posiadająca 2 głosy, miałaby prawo wystawić ekipę, złożoną z 8 samolotów. Za każdych 4 następnych zawodników obowiązywałaby dodatkowa opłata, odpowiadająca jednemu głosowi w F. A. I.

2) Przyspieszenie terminu zgłoszeń państw. Dotychczas obowiązuje 15 grudnia 1933, A. R. P. zaproponuje termin 15 listopada p. r.

3) Skasowanie II-ej kategorji.

W tegorocznym Challenge'u II kat. reprezentowana była tylko przez 1 samolot. Widzimy zanik tej kategorji w Challenge'ach. Obecnie, wskutek znacznego podwyższenia ciężaru własnego samolotów I-ej kat., duże trudności nastręczałoby ustalenie handicapu dla kategorji samolotów lżejszych. A. R. P. zaproponuje więc, aby tylko samoloty kat. I mogły uczestniczyć w Challenge'ach.

To są wnioski polskie. Jak się dowiadujemy, jedno z państw ma zgłosić poprawkę, aby ekipę mogli tworzyć tylko obywatele danego państwa. Nie mogliby więc (tak jak np. w Challenge'u tegorocznym) występować Anglicy w ekipie włoskiej, Rumunowie w niemieckiej i t. p., mając do wyboru, albo wystąpić pod barwami swojego aeroklubu (co jest związane z uiszczeniem wpisowego), albo zrezygnować zupełnie z udziału w zawodach.

Ma być także zaproponowane przyspieszenie terminu ogłoszenia regulaminu szczegółowego, co zmusiłoby A. R. P. do szybszego opracowania tego regulaminu.

———

Podczas pobytu w Paryżu na wystawie, p. dyr. Filipowicz, jako reprezentant A. R. P., omówił i uzgodnił z Aeroklubem Francji szereg spraw, wiążących się z organizacją Challenge'u.

Podobnie Polska konferowała z Niemcami, podczas 2-dniowego pobytu w Warszawie wiceprezesa Aeroklubu Niemiec p. G. von Hoeppnera.

———

Aczkolwiek oficjalnie nie jest to jeszcze postanowione, kierownictwo organizacji Challenge'u powierzone będzie niewątpliwie p. mjrowi Kwiecińskiemu, któremu pomagać będzie specjalne biuro.

———

Zgłoszone do Centralnego Komitetu Fundacji ku czci ś. p. Żwirki i Wigury ofiary dają w sumie około 75 tys. zł., w czem znajduje się kwota około 42 tys. zebrana przez Wieczór Warszawski.

———

Pod wysokim protektoratem Pani Marszałkowej Aleksandry Piłsudskiej i przewodnictwem Pani Zofji Wróblewskiej powstał przy Centralnym Komitecie Fundacji — Komitet Kobiecy, do którego zaproszone zostały wszystkie organizacje kobiece.

Komitet postawił sobie za cel ufundowanie samolotu na Challenge ze składek kobiet polskich, przyczem rzucono projekt, aby na samolocie tym poleciała kobieta. Jest wprawdzie conajmniej bardzo wątpliwe, czy myśl udziału Polki w Challenge'u mogłaby być zrealizowana, zwłaszcza, że i z pośród mężczyzn żaden z dzisiejszych pilotów turystycznych zapewne nie poleci, lecz tylko sami zawodowi — nie mniej wszakże należy z wielką radością i uznaniem powitać piękną inicjatywę pań. Sądząc z owoców dotychczasowej działalności na rzecz budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, można się spodziewać ze strony Komitetu Kobiecego dużej pomocy.

3-cia lista ofiar, złożonych w redakcji „Skrzydlatej Polski" na organizację Challenge'u 1934

Dyr. Kumpera i kpt. Kopecky z Aeroklubu Republiki Czeskosłowackiej po 100 k. cz. = 51 zł. 60 gr. Koło szkolne L. O. P. P. IX gimn. we Lwowie 26 zł. 40 gr. W. Szpręglewska 5 zł. Zebrane przez p. I. Zeniukównę: Helena Lesser 10 zł., Wanda Rohnowa 2 zł., Kazimiera Lesser 2 zł., Irena Zeniukówna 6 zł. Razem 103 zł. Poprzednie listy 574 zł. 28 gr. Ogółem zebrano do dn. 10. XII. 1932.— 677 zł. 28 gr.

NA FRONCIE SZYBOWCOWYM

R. A.

Regulamin Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych

(Istus Wettbewerb 1933)

W 9-ym wrześniowym numerze Skrzydlatej Polski z roku bież. podaliśmy szereg nieoficjalnych wiadomości o przyszłorocznych międzynarodowych zawodach szybowcowych.

Obecnie, na podstawie korespondencji wymienionej pomiędzy Sekretarjatem Generalnym Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (Istus) a naszym Aeroklubem R. P., możemy podać już informacje szczegółowe i konkretne, które odnoszą się tak zasadniczo do stworzenia instytucji corocznych międzynarodowych zawodów szybowcowych, jak i szczegółów co do zawodów pierwszych, które odbędą się w roku 1933.

Postanowienia ogólne:

1. Międzynarodowa Komisja Szybowcowa urządzać będzie od roku 1933 począwszy, coroczne, międzynarodowe zawody szybowcowe, stosując się do przepisów F. A. I. Celem zawodów jest naukowy i sportowy rozwój szybownictwa i jego propaganda.

2. Zawody nosić będą nazwę: Zawody Szybowcowe Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (Istus Segelflug — Wettbewerb) z dodaniem roku, w którym zostaną zorganizowane.

Najpóźniej do 31 stycznia będzie podany kraj, w którym będą odbywać się zawody danego roku.

Termin zawodów musi być opublikowany najpóźniej na 5 miesięcy przed ich rozpoczęciem.

3. Międzynarodowa Komisja Szybowcowa może zawody przeprowadzać sama lub też zlecić to organizacji szybowcowej tego kraju, w którym w danym roku mają się odbyć zawody.

4. W zawodach mogą brać udział obywatele krajów należących do M. K. S. lub też tych, których współpraca została przyjęta uchwała Prezydjum M K. S.

5. Jako zawodnicy mogą być zgłaszane organizacje szybowcowe krajów należących lub współpracujących z M. K. S. One są uprawnione do wyboru pilotów i szybowców. Nie jest pożądane zgłoszenie zawodników z jednej tylko organizacji samego kraju.

6. Zgłoszenie do konkursu może być połączone z obowiązkiem wniesienia pewnych opłat, które są przeznaczone na koszty organizacyjne zawodów i nagrody. Środki, które w ten sposób zostaną zebrane a nie będą wydane na zawody danego roku, tworzą fundusz następnych zawodów.

7. Przyjmowanie zgłoszeń będzie zaczynało się najpóźniej na 3 miesiące przed datą otwarcia zawodów; termin zamknięcia zgłoszeń może być ustalony najpóźniej na 6 tygodni przed rozpoczęciem zawodów.

Zgłoszenia, przy których będą obowiązywały podwójne opłaty, mogą być przyjmowane na 3 tygodnie przed terminem rozpoczęcia zawodów.

Co do kierownictwa zawodów i t. p. spraw obowiązują postanowienia opublikowane w numerze wrześniowym.

Co do **postanowień szczegółowych,** odnoszących się do zawodów przyszłorocznych, to termin ich ustalony jest na czas od 13 do 20 sierpnia 1933.

Zawody będą urządzone przez Towarzystwo Rhön — Rossitten z upoważnienia Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (zgodnie z brzmieniem punktu 3-go postanowień ogólnych).

Najwyższa ilość szybowców z danego państwa jest ustalona na 3, a liczebność ekip, razem z pilotami - zawodnikami — na 15.

Taka ekipa (maszyny i ludzi) korzystać będzie z bezpłatnych pomieszczeń.

W razie, gdyby do końca terminu zgłoszeń, nie zapisały się conajmniej 3 państwa z 8 szybowcami, zawody mogą (na wniosek R. R G.) być przez M. K. S. odwołane.

Termin zgłoszeń upływa dnia 1 lipca o godz. 12. Przyjmowanie zgłoszeń rozpoczyna się dnia 1 maja.

Przyjmowane będą tylko zgłoszenia naczelnych organizacyj państw należących do M. K. S.

Wpisowe od każdego szybowca zostało ustalone na 25 mk. n. Zgłoszenia w terminie późniejszym (spóźnione), które będą przyjmowane do 23 lipca, pociągają za sobą opłatę podwójną.

W razie, gdyby zgłoszony do zawodów szybowiec nie mógł w nich brać udziału, może być on zastąpiony innym, odpowiadającym tym samym warunkom technicznym, co zgłoszony.

Zawody odbywać się będą w 2 klasach: A i B. Klasa A jest przeznaczona dla zawodników, którzy przed rozpoczęciem zawodów odbyli przelot conajmniei 50-kilometrowy, albo uzyskali wysokość 1000 metrów ponad start, albo wykonali lot trwający bez przerwy 5 godzin. Klasa B jest otwarta dla wszystkich zgłoszonych zawodników.

Każdy zawodnik będzie mógł startować tylko w jednej lub drugiej klasie. Przejście z „B" do „A" w czasie zawodow jest dopuszczalne. Klasyfikowane jednak będą wyczyny tylko w jednej klasie tak, że loty w „B" nie będą się liczyły w razie przejścia do „A".

Lista wyczynów i inne dane zamieszczone w n-rze 9 Skrzydlatej Polski pozostają niezmienione, więc nie będziemy ich powtarzali.

Po uprawomocnieniu się szczegółowego regulaminu I Międzynarodowych zawodów szybowcowych, będzie on opublikowany w Skrzydlatej Polsce w całości. Ze strony P. K. S. zostały zgłoszone pewne poprawki do regulaminu i pewne uwagi, a mianowicie:

Zaproponowano, by w razie niepomyślnych warunków atmosferycznych tygodniowy termin zawodów został przedłużony o dalsze 7 dni.

Aby zabieranie spadochronów było nie pożądanem a obowiązującem.

By podane niejasno warunki techniczne dla szybowców były jak najprędzej sprecyzowane. Dalej, by szybowce, dla których zostaną przedstawione urzędowe dokumenty rejestracyjne, nie podlegały już na miejscu żadnym próbom ani klasyfikacjom. Wreszcie zwrócono uwagę na pewne nieścisłości co do liczebności zawodników, które muszą być również wyjaśnione.

Tadeusz Ciastuła

WINNA GÓRA

Za przykładem Lwowa i Warszawy Kraków ruszył u siebie szybownictwo i to z podziwu godną energją i rozmachem. Fakt ten powitać należy z radością, powstała bowiem nowa szkoła średnia szybownictwa, która, niewątpliwie, spełni swoje zadania i cele w zakresie szkolenia pilotów szybowcowych kat. A i B, obsługując należycie zachodnią część Polski południowej.

Dzięki Sekcji Kolejowej Aeroklubu Krakowskiego, przybyło w Polsce jeszcze jedno szybowisko, na t. zw. Winnej Górze, położonej między Nowym i Starym Sączem, w odległości około 5 km. od Nowego Sącza.

W dniach 29 i 30 października b. r. odbyło się tam uroczyste święto szybowcowe.

Po nabożeństwie i poświęceniu szybowiska, ochrzczono cztery CWJ-ki, polewając je szampanem; było pozatem tradycyjne dla Krakowa wbijanie gwoździ pamiątkowych, efektowne (może nawet zbyt efektowne) loty popisowe uczniów, którym rozdano dyplomy i wspaniałe nagrody. Po południu wspólny obiad w Nowym Sączu, wieczorem — tańce w Magistracie. Pogoda naogół niezła, ludzi dużo. Uroczystość zaszczyciło swoją obecnością wiele wybitnych osobistości wojskowych i cywilnych. Organizacja święta pierwszorzędna, czemu, zresztą, nie należy się dziwić, wiemy bowiem, że jeśli u nas kolejarze organizują cokolwiek — robią to starannie. Dodajmy, że przewodniczył p. prezes Bobkowski.

Szkoła w Nowym Sączu wypuściła około 50 pilotów kat. A lub B. Jest to — jak na pierwsze poczynania — wynik bardzo poważny. Wiemy bowiem, jak to zaczynał pracę szybowcową Aeroklub Warszawski, jak trzeba było zdobywać środki na zorganizowanie pierwszej wyprawy do Polichna.

W Krakowie zrobiono to z rozmachem. Odrazu cztery nowe szybowce i około 50-ciu ludzi wyszkolonych.

Znalazły się pieniądze, był zapał do pracy i zrozumienie wielkiego znaczenia szybownictwa, była sprężysta organizacja. Są też i piękne wyniki, ale...

Jest jednak jakieś ale, które fachowemu i doświadczonemu szybownikowi musi nasunąć pewne refleksje. Mam tu na myśli latanie; kwestję bezpieczeństwa lotów, należytego wyboru terenu szkolnego, teoretycznego przygotowania uczniów, samego instruowania i wogóle wszelkie sprawy związane z przerobieniem zwykłego śmiertelnika na pilota szybowcowego.

Winna Góra nie jest nadzwyczajnym terenem szkolnym. Mała różnica poziomów szczytu i przedpola, przedpole niedostatecznie otwarte, bliskie sąsiedztwo domów, niezbyt dobrze wpływające na samopoczucie ucznia, a mogące stanowić nawet pewne niebezpieczeństwo przy słabo opanowanym kierunku. Przypuszczam, że w okolicach samego nawet Krakowa możnaby znaleźć teren bez porównania lepszy od Winnej Góry, trzebaby tylko zadać sobie trochę trudu z wyszukaniem go, z przestudjowaniem map, co dla ludzi naprawdę fachowych w tych sprawach nie przedstawiałoby poważniejszych trudności.

Loty popisowe uczniów były naprawdę efektowne ale na sposób nieco motorowy. Lepiej byłoby latać z dużo mniejszą szybkością, robić wiraże naprawdę szybowcowe, a więc płytkie i łagodne; wówczas efekt byłby jeszcze większy, zwłaszcza dla ludzi, którzy choć trochę na tem się znają, a latanie takie byłoby dużo bezpieczniejsze — i odpowiadałoby temu, czego się od pilota szybowcowego kat. A i B wymagać powinno.

Tak samo na sprzęt, na którym się lata należy zwracać specjalnie baczną uwagę i zachowywać najdalej idące ostrożności, gdyż nawet jeden źle zabezpieczony bolec spowodować może bardzo poważne wypadki w locie.

Uczniów należy dobrze przygotować teoretycznie. Muszą oni znać dokładnie wszelkie szczegóły dotyczące samej techniki lotu, a latanie powinno być realizowaniem zdobytych wiadomości teoretycznych, podanych w należytej formie przez instruktora. Na te wszystkie rzeczy zwracam specjalną uwagę, gdyż zarówno w dziedzinie samego latania, jak i przygotowania teoretycznego uczniów i sprawności technicznej sprzętu, dostrzegłem w czasie pobytu mego w Nowym Sączu — cały szereg niedopatrzeń, które stanowią pewne niebezpieczeństwo.

Na jedną jeszcze sprawę pragnąłbym zwrócić uwagę. Niewątpliwie dobrze się stało, że uczniowie dostali nagrody, jest to bowiem pierwszy turnus i t. d. Ale, czy przypadkiem nagrody te nie były zbyt okazałe? Niema bowiem nic łatwiejszego, jak zdemoralizować sportowca nagrodami, zwłaszcza sportowca młodego. Wiemy, jakie nagrody dostawali nasi piloci sportowi za wyczyny naprawdę godne uwagi i przyznać musimy, że były one znacznie skromniejsze od tych, jakie dostali wychowankowie szkoły w Nowym Sączu. Obawiam się, że młody pilot otrzymawszy za wykonanie 19-sekundowego lotu wspaniałą rzeźbę z bronzu, która śmiało mogłaby być nagrodą na ogólnopolskich zawodach, będzie uważał za rzecz normalną ofiarowanie mu wspaniałego auta wówczas, kiedy wykona lot trwający, powiedzmy, jedną godzinę. W tych wypadkach należy postępować bardzo oględnie.

Szkoda, że Aeroklub Krakowski nie wyszkolił sobie przedtem własnego instruktora w Bezmiechowej, którdyby szkolenie poprowadził z należytem doświadczeniem i rutyną, gdyż wówczas napewno wysiłek organizacyjny, naprawdę godny uznania i naśladowania, byłby uwieńczony pełnem powodzeniem.

Pragnąłbym zaznaczyć, że nie miałem zamiaru zabierać się tu do specjalnie szczegółowej krytyki, rzuciłem tylko kilka fachowych uwag, które nasunęły mi się w czasie pobytu mojego na święcie szybowcowem w Nowym Sączu, gdyż w dziedzinie samego latania, instruowania, przygotowania uczniów i sprzętu były, niestety, różne braki i niedociągnięcia, za które, zresztą, nie chcę nikogo czynić na tem miejscu odpowiedzialnym, zwłaszcza imiennie, sądzę, że najlepiej będzie, gdy sobie poprostu powiemy... Winna Góra.

O szybowiec im. ś. p. Zygmunta Laskowskiego

Pragnąc uczcić pamięć ś. p. Zygmunta Laskowskiego, niepospolitego człowieka i pioniera szybownictwa, grono przyjaciół Zmarłego i rodzina zainicjowali zbiórkę na szybowiec Jego imienia. Nie trzeba dodawać, że tego rodzaju fundacja odpowiadałaby najlepiej uczczeniu pamięci Zmarłego, który tak wiele poświęcił pracy rozwojowi polskiego lotnictwa, w szczególności bezsilnikowego.

Lista ofiar, otwarta w Kurjerze Warszawskim", przyniosła do dnia 1 grudnia r. b. 1.355 zł. 50 gr. Aeroklub Lwowski zadeklarował zł. 500, razem więc jest już około 2 tysięcy złotych.

Inicjatywę najbliższych musi teraz poprzeć ogół polskich szybowników i zrealizować ją.

Apelujemy więc do wszystkich, którym droga jest pamięć Zygmunta Laskowskiego, aby przyczynili się do ufundowania szybowca Jego imienia. Na ten cel potrzebna jest suma około 5 tys. zł. Prawie połowa jest już zebrana.

Do czasu utworzenia Komitetu Fundacji (przy Aeroklubie Lwowskim), co nastąpi niebawem, ofiary należy składać w Kurjerze Warszawskim. Można je wnosić także na konto P. K. O. Skrzydlatej Polski Nr. 9511,

J. M.

II-i kurs Sekcji Dęblińskiej w Ustjanowej*)

Wyprawa Samodzielnej Sekcji Szybowcowej Lubelskiego Klubu Lotniczego rozpoczęła się dnia 20.IX 1932 r. Transport sprzętu z Dęblina wyruszył dn. 14.IX, w ilości: 1wagonu krytego i 2 lor. Uczestnicy wyjechali 18.IX, a już 19.IX rano nastąpiło na miejscu rozładowanie transportu. Ustawianie namiotów, rozmieszczenie i montaż szybowców oraz podręcznych warsztatów zajęło czas do wieczora 19.IX. Dnia 20.IX od rana rozpoczęły się loty.

Na tabor wyprawy złożyły się: jeden szybowiec typu przejściowego N-2 bis, jeden NN-2, oraz dwa szybowce szkolne „Czajka". Szybowce były hangarowane w namiotach typu Wolskiego (2 namioty).

Kierownictwo wyprawy spoczywało w rękach por. pil. Józefa Rawicza-Szabuniewicza, instruktora eskadry pilotażu Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

Wyprawa, prócz kierownika, liczyła 25 członków — uczniów (z pośród których — 9 pilotów motorowych) oraz obsługę w ilości 3 mechaników samolotowych i 12 szeregowców. Nosiła charakter wojskowy i korzystała z subsydjum Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk.

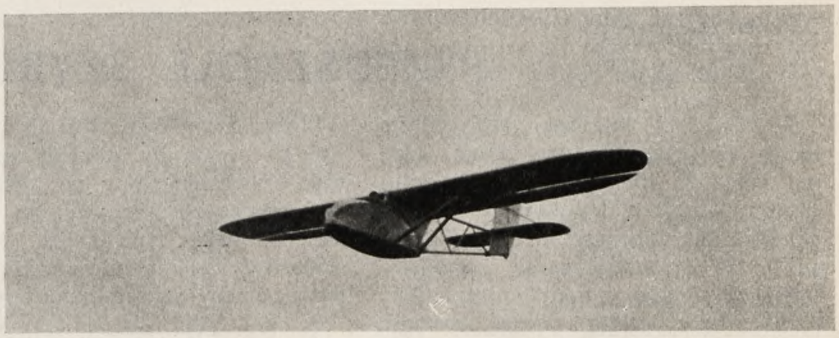
Szybowisko wyprawy znajdowało się w Ustjanowej, na terenach zbadanych i wypróbowanych w roku ubiegłym. Namioty ustawiono wpobliżu wzgórza 608. Członków wyprawy i obsługę rozmieszczono w sąsiednich domach chłopskich i folwarkach. Właściwe tereny do lotów szkolnych przy wiatrach południowych znajdowały się na stokach wzgórza 608 oraz na stokach niewielkiej wyżyny Korolik Mały; przy wiatrach północnych — na zboczach wzgórza Żuków. Prócz tego, dla lotów na kategorję A i B, wyzyskano zbocza wzgórz między m. Ustjanowa i m. Równia.

Zakończenie lotów nastąpiło dnia 18.X 1932 r. tak, że czas jej trwania wyniósł 28 dni, w czem 16 dni lotnych. Dni zdatnych do lotów żaglowych było: przy wietrze ponad 6 m/sek. — 6; przy wietrze ponad 9 m/sek. — 3.

W czasie trwania wyprawy zostali wyszkoleni do kategorji C „instruktorskiej" następujący członkowie wyprawy: 1) por. pilot Fuhrmann Emil — 17 lotów w czasie 2 godz. 35 m., 2) por.-pil. Ratajczak Franciszek — 12 lotów w czasie 3 godz. 19 m., 3) por.-pilot Brzezina Stanisław — 22 loty w czasie 2 godz. 39 m., 4) chorąży-pilot Wolniczek Antoni — 15 lotów w czasie 2 godz. 41 min., 5) sierż.-pilot Hoffmann —

*) Poniżej podajemy sprawozdanie z tej wyprawy. Samem szybowiskiem i zagadnieniem, czy i w jakim stopniu należy je eksploatować — zajmiemy się osobno. — *Red.*









Grupa uczestników oraz szybowce: NN-2 i NN-2bis.

21 lotów w czasie 2 godz. 30 m., 6) kapr. pilot Kleniewski — 14 lotów w czasie 4 godz. 27 min., 7) p. Głuchowski z Aeroklubu Wileńskiego — 15 lotów w czasie 3 godz. 41 min., 8) p. Makowiecki z Aeroklubu Wileńskiego — 14 lotów w czasie 2 godz. 19 m., 9) p. Gedroyć z Aeroklubu Wileńskiego — 10 lotów w czasie 2 godz. 26 minut.

Członkowie wyprawy, którzy osiągnęli kategorję C pilota szybowcowego i instruktora szybowcowego, wykonali wszelkie warunki, przewidziane dla tej kategorji okólnikiem Departamentu Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji, a prócz tego przerobili lądowania na stoku, pod stok, z tylnym i bocznym wiatrem w miejscach wskazanych. Równocześnie odbyli oni praktykę instruktorską w szkoleniu uczniów do kategorji R i B, praktykę w wykładach teoretycznych oraz zapoznali się z wyborem terenów do lotów szybowcowych i miejsc startu. Poza tem praktycznie przeszli montaż i demontaż szybowców i namiotów, oraz ich pakowanie, naprawy i stabilizację.

Do kategorji *C* zwykłej przeszkoleni zostali następujący członkowie wyprawy: 1) kpt.-pilot Staffa Marjan — 8 lotów (30 min.), 2) por.-pilot Beill Robert — 11 lotów (1 godz. 16 min.).

Do kategorji *B* przeszkolono 13 członków wyprawy, którzy wykonali od 28 do 45 lotów w czasie od 4 min. do 40 min. Członkowie ci przed wyprawą przeszli krótkie przygotowanie w Dęblinie, polegające na wykonaniu kilku lub kilkunastu szurań i skoków na szybowcach „Wróbel" i „Czajka" na terenie płaskim.

Do kategorji *A* przeszkolono 2 członków wyprawy. Wykonali oni razem 31 lotów w czasie 11 min. 40 sek.

Goście wykonali na szybowcach Sekcji L. K. L. ogółem 44 loty w czasie 4 godz. 53 min. 52 sek.

W sumie wykonano podczas wyprawy 739 lotów w czasie 51 godz. 44 min. 10 sek. Lotów ponad 5 minut było 125, ponad godzinę — 8.

Oprócz lotów wyszczególnionych wyżej, kierownictwo wyprawy dokonało prób lotów w prądach termicznych przy wietrze 3 — 4 m/sek. Najdłuższy czas lotu, osiągnięty przy tych próbach, wyniósł 11 min.

Uszkodzeń sprzętu było 13, w czem 11 lekkich, które naprawiono na miejscu, i dwa poważniejsze. Wypadków uszkodzenia ciała nie było.

Tadeusz Jakimowicz
instr. model. Woj. Kom. LOPP. we Lwowie

PRZEDSZKOLE SZYBOWNICTWA

Modelarstwo lotnicze jest gałęzią sportu lotniczego bardzo cenną, gdyż jest dostępną dla najmłodszych entuzjastów lotnictwa. Uprawiający je mają cały szereg korzyści, a między innemi tę, że zaznajamiają się z podstawami dzisiejszej nauki o lotnictwie. Modelarstwo lotnicze daje możność przyswojenia sobie nawet bardzo poważnych wiadomości z dziedziny lotnictwa, które następnie z łatwością wykorzystuje się w ciągu życia.

Między innemi, szczególnie wielkie korzyści daje budowanie modeli szybowców, które śmiało można uważać za przedszkole szybownictwa.

Piękne wyniki, jakiemi może poszczycić się lwowski ośrodek lotniczy w szybownictwie, stały się dla modelarzy lwowskich bodźcem do zainteresowania się modelami szybowców. Ażeby poszczególne wysiłki ująć w jedną ramę a rozwijającemu się ruchowi dać odpowiednią formę, Kom. Woj. L. O. P. P. we Lwowie ogłosił pierwszy konkurs modeli szybowców.

Na szczególne trudności natrafiało ułożenie regulaminu konkursu, gdyż od niego zależał nietylko wynik konkursów, ale i dalszy rozwój budowy modeli szybowców. Na ukazanie się regulaminu czekali modelarze z wielkiem zainteresowaniem, gdyż uważano go niejako za wytyczne do budowy modeli szybowców. Sprawę pogorszało to, że dotychczas tego rodzaju imprezy w Polsce nie były organizowane, a wiadomości z tej dziedziny, zebrane z prasy zagranicznej były niewystarczające. Miało to jednak ten dodatni skutek, że regulamin ułożono zupełnie oryginalnie.

Poraz pierwszy publicznie na terenie Lwowa wystąpiły modele szybowców dnia 17 września b. r. na „pokazie modeli latających" urządzonym na dawnem lotnisku janowskiem. Szybowce startowały na zupełnie płaskim terenie, przy pomocy sznura gumowego.

W tym celu model szybowca, podobnie jak oryginalny szybowiec, musi posiadać hak startowy, o który zaczepia się sznur gumowy; drugi koniec amortyzatora jest stale przytwierdzony do ziemi. Sznur naciągamy do podwójnej (lub większej) długości, potem model puszczamy. Wówczas sznur gumowy powracając do swego pierwotnego stanu, oddaje energję swą modelowi, który dzięki oporowi, jaki doznają skrzydła, unosi się w powietrze do pewnej wysokości, poczem lotem ślizgowym schodzi do ziemi. Trudność startu polega na tem, by model w odpowiednim momencie został oswobodzony ze sznura. Zależy to od haka startowego, a mianowicie od jego kształtu i od miejsca, w którym został umieszczony.

Pokaz modeli szybowców wzbudził bardzo wielkie zainteresowanie.

W bieżącym roku szkolnym budowa modeli szybowców będzie prowadzona na kursach modelarstwa lotniczego, równolegle do budowy modeli płatowców. Ażeby dać kursom odpowiedni materjał, Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie ogłosił konkurs na wykonanie szkolnego modelu szybowca, przyczem ustalono następujące warunki techniczne:

a) Powierzchnię nośną może stanowić jedno skrzydło profilowane o stałej głębokości. Profile płasko-wypukłe będą miały pierwszeństwo.

b) Powierzchnie stateczników mają być płaskie (nieprofilowane) i znajdować się muszą za powierzchnią nośną.

c) Kadłub stanowić ma krata płaska.

d) Rozpiętość modelu musi wynosić 1 — 1½ metra.

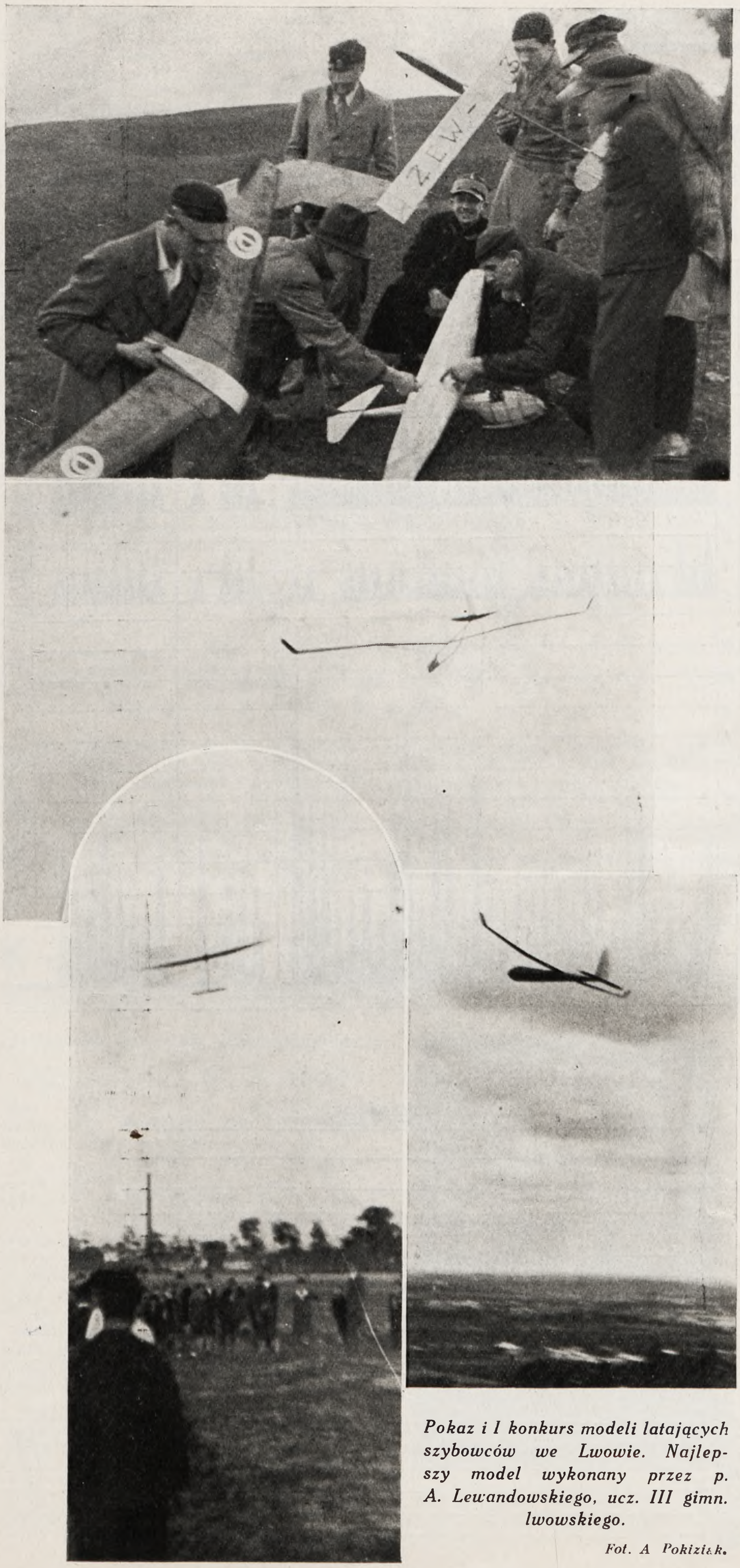
e) Ponadto model musi odznaczać się prostotą budowy, być tanim i łatwym do wykonania i uzyskać dobre wyniki w locie.

Wyróżniony model otrzyma nagrodę na kursach ogólnych modelarstwa lotniczego, jako pierwszy (szkolny) model szybowca.

Dnia 30 października b. r. odbyły się w Czerwonym Kamieniu, na szybowisku szkolnem Aeroklubu Lwowskiego, zawody modeli szybowców. Zgłoszono 14 modeli, jednakowoż na starcie stanęła zaledwie połowa, t. j. 7, z których tylko 3 ukończyły zawody. Jakkolwiek warunki atmosferyczne nie sprzyjały zupełnie, gdyż często padał deszcz oraz był zupełny brak wiatru, zdecydowano się rozegrać zawody, ze względu na udział zawodników z prowincji. Tem należy tłumaczyć stosunkowo słabe wyniki. W następną niedzielę urządzono próby poza konkursem, które dały znacznie lepsze rezultaty.

Na szczególne wyróżnienie zasługują modele szybowców wykonane przez Adama Lewandowskiego, ucznia III-go gimnazjum we Lwowie. Inne modele przedstawiały mniejwięcej ten sam poziom, różniły się tylko między sobą wykonaniem i pomysłowością.

Regulamin zawodów dzielił modele na dwie grupy. Grupę pierwszą stano-



Pokaz i I konkurs modeli latających szybowców we Lwowie. Najlepszy model wykonany przez p. A. Lewandowskiego, ucz. III gimn. lwowskiego.

Fot. A Pokiziak.

wiły modele, których stateczniki i powierzchnie sterowe znajdowały się za powierzchnią nośną; modele nieodpowiadające wymienionemu warunkowi stanowiły grupę drugą. Ponadto każdy model musiał odpowiadać dwum warunkom, a mianowicie: 1) skrzydło musiało być profilowane, 2) rozpiętość modelu nie mogła być mniejsza od jednego metra.

Wyniki klasyfikowano według wzoru:

$$P = 10s + \frac{b^2}{g}$$

gdzie: P oznacza ogólną ilość punktów
s czas lotu (najlepszy)
b rozpiętość modelu
g ciężar całkowity modelu.

Jak widzimy, na wynik składały się dwie wartości, a mianowicie: wyniki w locie oraz „wartość“ techniczna modelu.

Doświadczenia, jakie zyskano z konkursu są bardzo obfite, z tego więc względu nie sposób mi wszystko omówić. Zaznaczę tylko, że konkurs ten odsłonił cały szereg nowych możliwości, które postanowiono z czasem wykorzystać. Przekonano się, że modele szybowców są w ten sam sposób zależne od warunków atmosferycznych, jak oryginalne szybowce.

Na wyniki lotu modeli szybowców, przy próbach nad zboczem składają się trzy czynniki, a mianowicie:
a) wartość techniczna modelu,
b) własność terenu,
c) warunki atmosferyczne.

Jak z tego wynika, uprawianie modelarstwa szybowcowego wymaga od uprawiających go jednostek poza znajomością budowy szybowców wiadomości z innych, pokrewnych działów, a przedewszystkiem meteorologji lotniczej i aerodynamiki terenu.

Z tego więc względu budowa modeli szybowców ma wielkie znaczenie dla rozwijającego się u nas szybownictwa. Szkoda tylko, że nie wszędzie jest doceniana.

Z Polskiego Komit. Szybowcowego

W połowie stycznia odbędzie się zebranie Polskiego Komit. Szybowcowego. Na zebraniu P. K. S. rozpatrywane będą między innemi sprawy dotyczące kompetencji Instytutu Techniki Szybownictwa we Lwowie oraz program pracy na rok 1933. W roku 1933 weźmie Polska udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Rhön. Niezależnie od tego rozpatrywana jest możliwość urządzenia krajowego konkursu szybowcowego oraz międzynarodowego konkursu szybowcowego w Polsce. Ponadto, z uwagi na włączenie szybownictwa do rzędu sportów reprezentowanych na Olimpjadzie, przedsięwzięte być mają szerokie prace do przygotowania szybownictwa polskiego do wystąpienia w Olimpjadzie 1936.

TECHNIKA SZYBOWCOWA

Inż. W. Jaworski

II-e sprawozdanie Instytutu Techniki Szybownictwa z pomiarów przyśpieszeń na szybowcu w lotach szkolnych ślizgowych i żaglowych

1. **Cel pomiarów.**

Zgodnie z celem, zapowiedzianym w Sprawozdaniu I-em (Skrzydlata Polska 1932 Nr. 10 — 11 str. 242), aby zebrać materjał doświadczalny, któryby dał wyjaśnienia co do naprężeń w szybowcach podczas różnych okresów ich pracy — Instytut Techniki Szybownictwa wykonał na jesieni dalszą serję pomiarów przyśpieszeń pionowych w szybowcach szkolnych, ślizgowych i żaglowych. Pomiary uważane były nadal jeszcze jako próbne. Zebrane doświadczenie posłuży do wypracowania metody dokładniejszej i szczegółowszej — takiej, którаby ujęła nietylko naprężenia od sił pionowych, wykazane przez przyśpieszeniomierz, mierzący przyśpieszenia pionowe kadłuba, lecz uwzględniła oddzielnie kadłub i oddzielnie skrzydła, oraz naprężenia od sił innych. Takiej także metody, którаby wykazała również wpływ elastyczności skrzydeł.

2. **Pomiary nad szybowcami szkolnemi ślizgowemi.**

W dziedzinie szybowców szkolnych wykonano pomiary na nowym szybowcu „Wrona".

Przeprowadzenie pomiarów było takie same, jak na wiosnę b. r. Wyniki ich podane w zestawieniu największych pionowych przyśpieszeń zanotowanych podczas startu, lotu i lądowania (fig. 1) wskazują, że na 31 lotów szkolnych ślizgowych przyśpieszenie większe, niż 10-krotne przy lądowaniu wystąpiło 1 raz, a mianowicie 11,8-krotne, przyczem zniszczeniu uległa skrzynka oraz górna podłużnica kadłubowa pomiędzy okuciami nośnemi. Pozatem 5 lądowań wykazało przyśpieszenie pomiędzy 6 a 9, 5 pomiędzy 5 a 6, reszta poniżej 5. Terenem lądowania było ściernisko lub pastwisko, dosyć suche. Największe przyśpieszenie pionowe podczas startu doszło do 6. Przyśpieszenie w locie do nieco więcej niż 2.

3. **Pomiary nad szybowcami szkolnemi żaglowemi.**

Podczas pomiarów przyśpieszeń w lotach żaglowych i w lotach do kat. C, przeprowadzanych na szybowcach „Czajka" i „Czajka kabinkowa", przeprowadzano równocześnie pomiary prędkości wiatru, chcąc otrzymać niejakie wyjaśnienie co do warunków, w jakich loty żaglowe się odbywają, a także pewne wyjaśnienie co do jakościowej zależności między przyśpieszeniami pionowemi szybowca w locie a pulsacją wiatru.

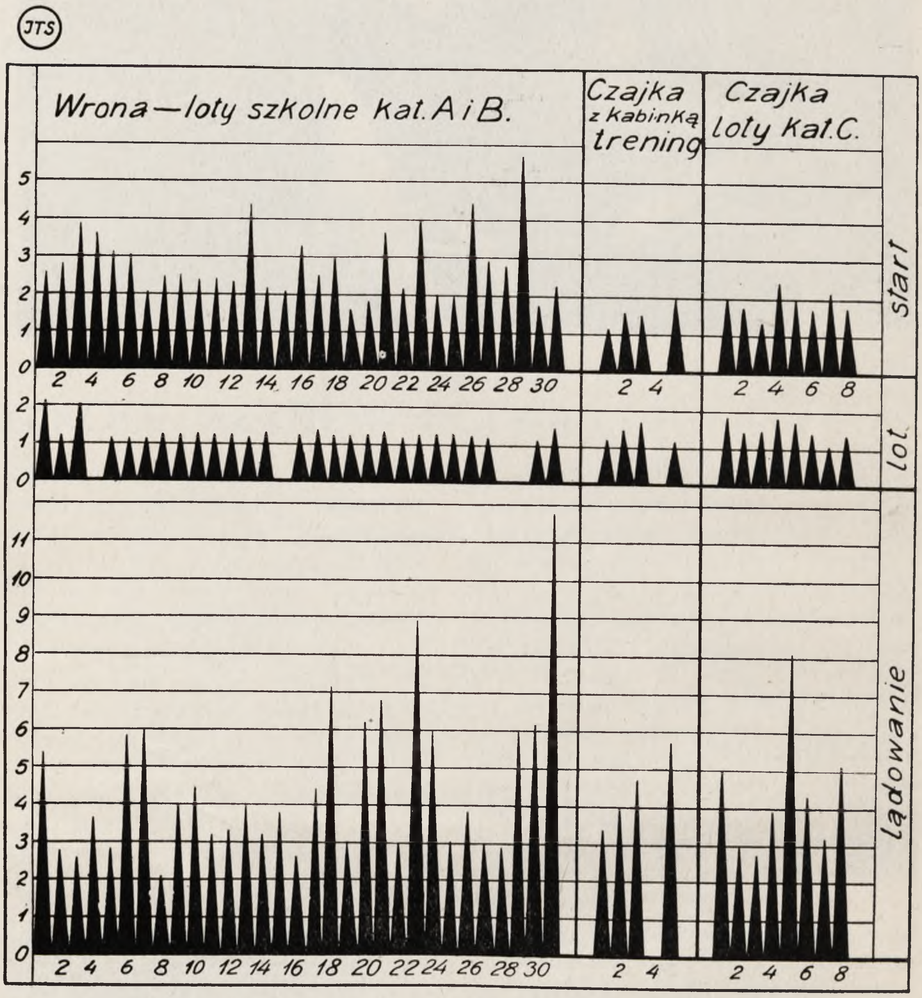


Fig. 1. Największe przyśpieszenia pionowe zanotowane w pomiarach.

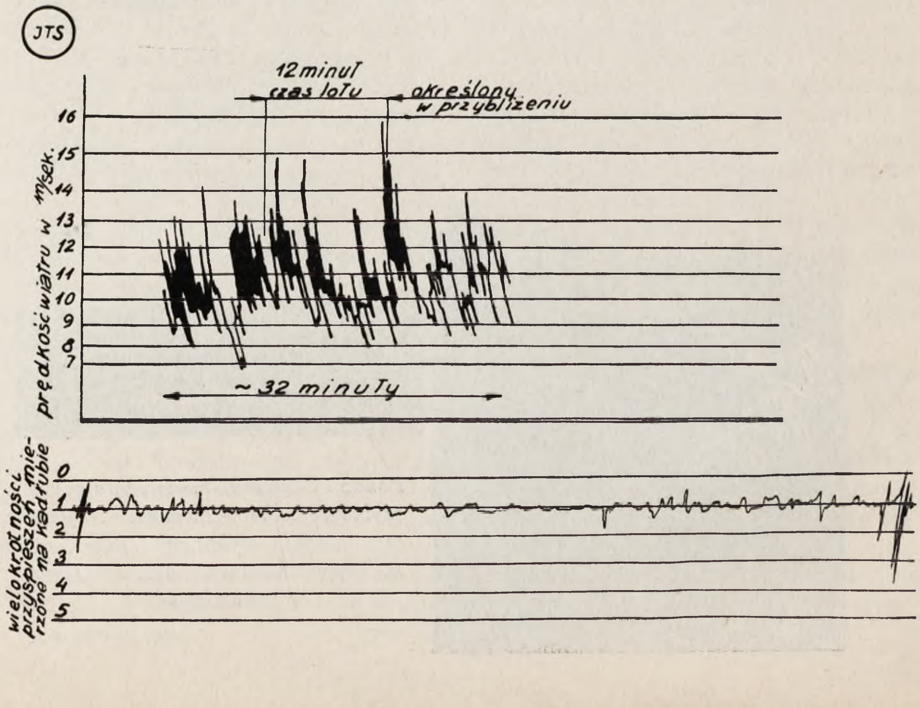


Fig. 2. Równoczesny pomiar przyśpieszeń pionowych kadłuba w locie żaglowym i prędkość wiatru. Pomiar 3. „Czajka" z kabinką Nr. 029; lot treningowy. Wiatr południowy. Dn. 24.X.1932, godzina 9.36 — 10.13. Wykres przyśpieszeń obejmuje ostatnią fazę lotu.

Pomiar prędkości wiatru przeprowadzano przy pomocy dyszy „Badin" z tachografem „Askania". Przyrząd ten został starannie wycechowany w laboratorjum aerodynamicznem Polit. Lwowskiej. Pomiaru prędkości wiatru dokonywano na wysokości 2,5 m. ponad ziemią, na szczycie Słonnego, w miejscu, gdzie szczyt nie jest pokryty lasem, ani po stronie północnej, ani południowej. Szybowiec, latając z przyrządem rejestrującym przyśpieszenia, oddalał się naprzemian i przybliżał do miejsca pomiaru prędkości wiatru. Niedostateczność posiadanych środków nie pozwoliła na zsynchronizowanie zapisu pomiarów wiatru z pomiarami przyśpieszeń.

Na wykresach fig. 1 podano największe zanotowane przyśpieszenia w poszczególnych okresach lotu podczas wszystkich badanych lotów

Wykresy fig. 2, fig. 3 i fig. 4 zmiany prędkości wiatru są przyczynkiem do ilustracji warunków, w jakich odbywają się loty żaglowe. Wykresy zaś przyśpieszeń pionowych kadłuba, pokazane na tychże figurach, porównywane z wykresami pulsacji wiatru, pozwalają dostrzec wzajemną jakościową zależność. Przyśpieszenia wykazują również pulsację.

Ponieważ jednak obserwacje co do struktury pulsacji wiatru, wykonane przez W. Schmidta na lotnisku w Aspern, wskazują na nader znaczne różnice między prędkościami prądu w punktach nawet bardzo bliskich, należy wnioskować, że liczbowa zmiana prędkości notowana w punkcie obserwacyjnym na ziemi nie może być miarodajna dla warstwy, w której szybowiec lata.

Dlatego to powyżej opisane obserwacje nad lotem żaglowym Instytut Techniki Szybownictwa uważa jako jedynie orjentacyjną i pomocniczą próbę w dziedzinie pomiarów nad naprężeniami szybowca w locie. Na podstawie tej próby i studjów teoretycznych jest w przygotowaniu metoda pomiarów dla wykrycia istotnych zmian naporu na skrzydła z powodu pulsacji, oraz naprężeń tą zmianą wywołanych.

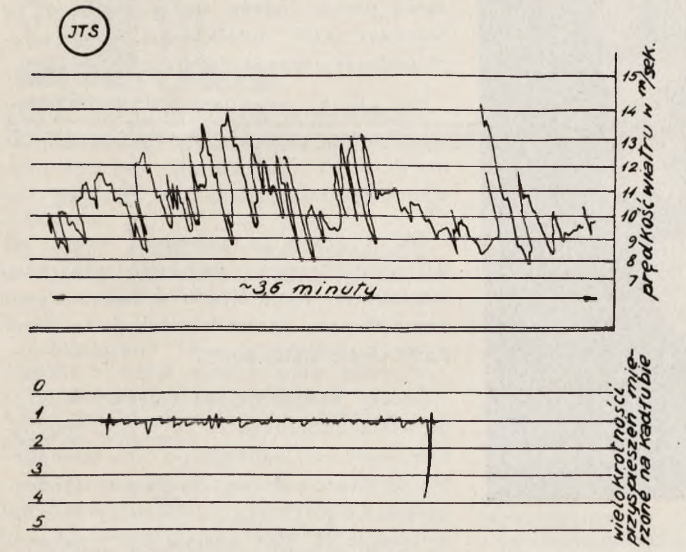


Fig. 3. Równoczesny pomiar przyśpieszeń pionowych kadłuba w locie żaglowym i prędkości wiatru. Pomiar 2. „Czajka" z kabinką Nr. 030; lot treningowy; wiatr południowy. Dn. 24.X 1932, godzina 10 m. 16 — 10 m. 20.

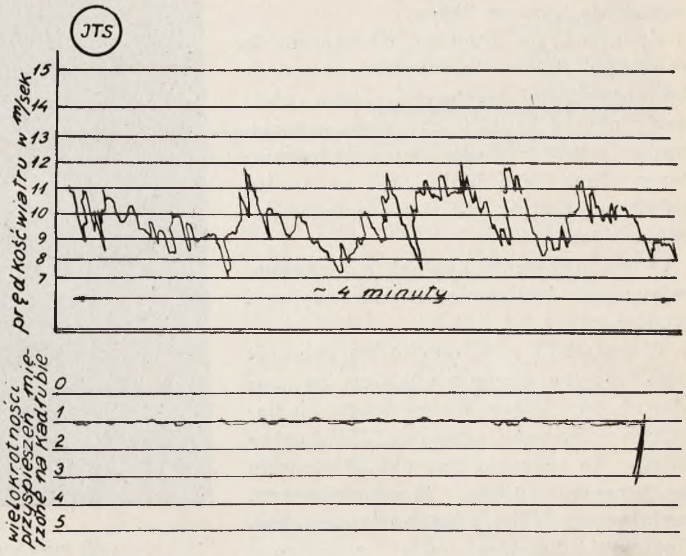


Fig. 4. Równoczesny pomiar przyśpieszeń pionowych kadłuba w locie żaglowym i prędkości wiatru. Pomiar 4. „Czajka" Nr. 026; lot — kat. C; wiatr południowy. Dn. 25.X 1932, godzina 9 — 9 m. 12.

KRONIKA

Okręgowe Komitety Szybowcowe.

Warszawa. W dn. 12 listopada odbyło się w Warszawie, w lokalu Komitetu Stołecznego L.O.P.P., zebranie organizacyjne Okręgowego Komitetu Szybowcowego, zwołane przez Aeroklub Warszawski.

W zebraniu wzięli udział delegaci: Aeroklubu Warszawskiego i Sekcji Szybowcowej A. W., Komitetu Stołecznego L. O. P. P., Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego, Warszawskiego Komitetu Kolejowego, Kieleckiego Komitetu Wojewódzkiego oraz Łódzkiego Klubu Lotniczego. Nie przybyli przedstawiciele Kom. Wojew. w Białymstoku i w Łodzi. Polski Komitet Szybowcowy reprezentowany był przez wiceprezesa, p. radcę Adamowicza. Przewodniczył p. dr. Kroebl, prezes Komitetu Kieleckiego.

Postanowiono utworzyć O. K. S. Warszawa, rozciągający się także na województwa: kieleckie, białostockie i łódzkie. To ostatnie województwo wchodzi do O. K. S. Warszawa do czasu utworzenia się w Łodzi, przy Klubie Łódzkim, osobnego O. K. S.-u.



Pos. Krzysztof Siedlecki (pil. szyb. kat. B) — prezes Warszawskiego O. K. S

Dłuższą dyskusję wywołała sprawa stosunku szkoły w Polichnie do O. K. S. i A. W. Wnioski w tej materji ma przygotować na następne zebranie, pierwsze normalne, z udziałem przedstawicieli kół miejscowych — tymczasowe prezydjum wybrane w następującym składzie: pp. pos. K. Siedlecki (prezes), wicewojew. dr. W. Kroebl i red. J. Osiński (wiceprezesi) oraz W. Stępniewski (sekretarz).

Lwów. W dn. 18.XI ukonstytuował się Okręgowy Komitet Szybowcowy we Lwowie, z udziałem Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P. we Lwowie, w Stanisławowie, w Tarnopolu i w Łucku .

Prezydjum wybrane zostało w składzie następującym: prezes — prof. S. Łukasiewicz, wiceprezesi — por. Czarkowski i dr. Czyrski (Tarnopol), sekretarz — W. Polny. Imiennie wybrany został p. B. Łopatniuk. Delegatem do P. K. S. został prof. Geisler.

Nowy szybowiec. Warsztaty szybowcowe we Lwowie ukończyły budowę nowego szybowca konstrukcji inżynierów Czerwińskiego i Jaworskiego ITS-2 (Instytut Techniki Szybowcowej). Jest to szybowiec przejściowy, pośredni między „Czajką" kabinkową a „Lwowem". Służyć będzie do treningu pilotów kat. C oraz do lotów holowanych.

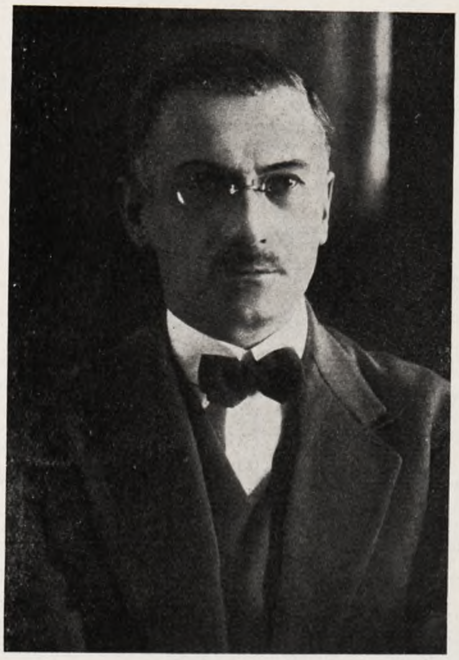
LOTNICTWO W PARLAMENCIE

Na terenie klubu parlamentarnego Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem zawiązana została z inicjatywy p. posła J. Rudowskiego grupa lotnicza, która, przypuszczalnie, przekształci się wkrótce w komisję lotniczą Sejmu.

Zadania grupy lotniczej, analogicznie do programu innych tego rodzaju komórek istniejących już na terenie Bloku, obejmują: obronę budżetu lotniczego w parlamencie i przyczynianie się za pośrednictwem Prezydjum Bloku oraz na drodze parlamentarnej do realizacji zagadnień polityki lotniczej.

Grupa utrzymuje kontakt z komisjami sejmowemi: budżetową, komunikacyjną i wojskową.

W dn. 28.XI r. b. odbyło się zebranie organizacyjne grupy z udziałem pp. posłów: b. min. Kühna, Rudowskiego, Siedleckiego i Starzaka oraz sen. J. Iwanowskiego. Na zebraniu tem ukonstytuowało się prezydjum grupy. Przewodniczącym został p. min. Kühn, a jego zastępcą p. pos. Rudowski, któremu został powierzony tymczasowo również sekretarjat.



B. min. inż. A. Kühn, prezes grupy lotniczej.

Jak się dowiadujemy, grupa podejmuje intensywną akcję zmierzającą do spopularyzowania zagadnień lotnictwa na terenie Parlamentu i zaktualizowania ich podobnie, jak spraw związanych z morzem i budową portu. Należy się spodziewać, że pierwszy „atak" lotników na Sejm nastąpi podczas obecnej debaty budżetowej.

Do udziału w grupie zaproszeni zostali pozatem pp. posłowie: ks. Radziwiłł, prezes A. R. P. i Tebinka mjr. obs. rez. oraz wicemarszałek Senatu adw. Bogucki.

Skład grupy, a zwłaszcza osoba jej przewodniczącego, gorliwego rzecznika lotnictwa w łonie Rządu nadaje nowemu czynnikowi w naszej konstelacji lotniczej duży ciężar gatunkowy.

Należy nadmienić, że członkowie klubu parlamentarnego B. B. W. R. opodatkowali się na Challenge po 5 zł. miesięcznie. Wystarczy to na ufundowanie jednego samolotu. Ofiara za pierwszy miesiąc w kwocie zł. 1561 została już przekazana Centr. Kom. Fund.

SP-AEU — 13 dni lotu nad Azją)*

(j. o.). Lot por. Golejewskiego na Daleki Wschód przeszedł prawie bez echa. Start, który nastąpił z Rzymu, był zakonspirowany. Z drogi przychodziły skąpe i sprzeczne wieści. Wreszcie dowiedzieliśmy się z gazet, że lot zakończył się tragicznie w Sjamie i że lotnik ciężko ranny, pozostaje w szpitalu w Bangkoku, a samolot został doszczętnie rozbity. Na tem wieści urwały się.

Por. Golejewski nie był skory do udzielania informacyj po powrocie.

Toteż z wielkiem zainteresowaniem bierzemy do ręki pięknie wydany przez Główną Księgarnię Wojsk. pamiętnik z raidu.

Dr. Kajetan Czarkowski-Golejewski dypl. por. 8 p. uł., członek Aerokl. Lwowskiego (gdzie uzyskał dyplom pilota) wyruszył z Rzymu dn. 13 kwietnia ub. roku na własnym samolocie typu „Moth" z zamiarem odbycia podróży dookoła świata. Wyruszył sam jeden, dosłownie bez niczyjej pomocy i bez zapowiedzi. Pierwsza część raidu miała się zakończyć w Japonji.

W szybkiem tempie lotnik pokrywa 6 i pół tys. km. docierając do Delhi, stolicy Indyj, gdzie zatrzymuje się przez kilka dni zwiedzając ten ciekawy kraj, poczem, 30 kwietnia, wyrusza w dalszą drogę — do Szanghaju. Dotąd warunki lotne sprzyjały turyście. Na granicy Sjamu psuje się pogoda. Miejscowi lotnicy odradzają lot z Rangoonu do Bangkoku. Por. Golejewski leci jednak i osiąga Bangkok, walcząc po drodze z chmurami w górach. Przelot ten omal nie skończył się rozbiciem samolotu o skaliste szczyty.

Kończy się dobra dotąd pogoda. Nadciągają musony. Wystartowawszy z Bangkoku, lotnik dostaje się w gęste chmury i deszcz podzwrotnikowy. Błądzi. Ląduje przy pierwszej osadzie, by dowiedzieć się, gdzie jest. Ale to nie Europa, tubylcy go nie rozumieją! Powtarza to trzykrotnie z jednakowym skutkiem. Deszcz tymczasem rośnie a benzyna kończy się. Decyduje się więc por. Golejewski lądować gdziekolwiek. Siadając, rozbija samolot, rani się ciężko i traci przytomność. Działo to się w południe. Dopiero nad wieczorem znaleźli go w tem pustkowiu ciemnoskórzy chłopi. Rannym lotnikiem zajęli się później biali, umieszczając go w szpitalu.



Por. dypl. dr. Czarkowski-Golejewski.

Książkę wydano luksusowo, przyczem szata zewnętrzna jest jaknajbardziej współczesna. Zdobi ją wiele zdjęć i pięknych rysunków pp. Girsa i Barcza. Pociąga to jednak za sobą stronę ujemną. Wydawnictwo jest stanowczo za drogie. Kto dziś może się zdobyć na to, by kupić książkę za 12 zł.? Toteż, zapewne, tylko nieliczni będą mogli posiadać ten piękny i ciekawy pamiętnik.

Autor debiutuje na polu literackiem. Prosi więc czytelników, aby wybaczył żołnierzowi formę niezdarną, pamiętając że inter arma silent musae". Pierwsze karty pamiętnika są rzeczywiście dla czytelnika, zblazowanego licznemi opisami przelotów — mniej interesujące. Jednak im bliżej jesteśmy wyśnionych Indyj, zainteresowanie autora przenosi się na czytelnika. Lądujemy, pozostawiamy samolot na uboczu i z wnikliwym badaczem zwiedzamy ojczyznę Ghandi'ego.

Golejewski spogląda na mijane kraje nietylko okiem lotnika. Nie ogranicza się do wrażeń sportowych, lecz także — i to może przedewszystkiem — zaspakaja swoje zainteresowanie intelektualne. Bada więc stosunki religijne, społeczne i polityczne. Ze znajomością przedmiotu i z pietyzmem ogląda zabytki przeszłości.

Podczas całej podróży dopisują mu zabawne przygody, które kreśli z humorem ułańskim.

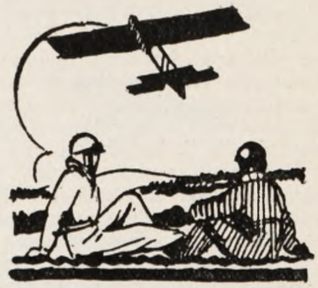
Młody hrabia, pędzący jak Farys, samotnie, po pustkowiach wschodu, zniżając lot nad ciekawszą osadą, odważny i chciwy przygód, przytem tak współcześnie romantyczny — podbija serce czytelnika który z żalem odkłada miłą książkę i za autorem wypowiada ostatnie słowa pamiętnika: „Oby mógł jeszcze latać"!

My mu dopowiemy: Latać już może!

**) „SP-AEU — 13 dni lotu nad Azją".— K. Czarkowski-Golejewski. Warszawa 1932. Głów. Księgarnia Wojsk. Cena 12 zł.*



KRONIKA POLSKA



SPORT

5-lecie Aeroklubu Rzeczypospolitej. W dniu 15 grudnia r. b. minęło 5 lat od chwili ukonstytuowania się Aeroklubu R. P.

Jubileuszowi temu, będącemu równocześnie 5-leciem niestrudzonej pracy sekretarza generalnego A. R. P., p. mjra Kwiecińskiego, poświęcimy artykuł w następnym numerze.

Goście czescy. W dniach 9 — 11 grudnia Aeroklub Warszawski gościł u siebie pp. kpt. Czernego i pilota Sladka z A. R. Cz., którzy przylecieli z Pragi na RWD-4. Mili goście podczas swojego pobytu w Warszawie zwiedzili lotnisko i wytwórnie. W dn. 10.XII złożyli wspaniały wieniec pod Pomnikiem Lotnika.

Wizyta pp. Czernego i Sladka jest nowym dowodem serdecznych więzów, jakie łączą nasze lotnictwo z lotnictwem bratniego narodu Czeskiego.

II Miedzynarodowy Meeting Lotniczy Aeroklubu Warszawskiego. A. W. urządzi w przyszłym roku II Międzynarodowy Meeting Lotniczy. Jako termin proponowany jest koniec maja.

Echa ostatnich zawodów balonowych Gordon - Bennett'a. W prasie codziennej ostatnich tygodni pojawiło się kilka notatek (inspirowanych, prawdopodobnie, przez koła sportowe Belgji), w których Belgowie rzucają myśl, a tem samem niejako rękawicę w naszym kierunku, co do urządzenia w roku przyszłym, w czerwcu, z okazji zawodów lekkoatletycznych Belgia — Polska zawodów balonów wolnych. Mamy podstawę przypuszczać, że myśl ta wyszła od dwóch znanych w świecie aeronautycznym pilotów balonowych, pp. Demuyter'a i Coeckelbergh'a, którzy w zawodach Gordon - Bennett'a we wrześniu b. r. lądowali w Polsce. Zetknięcie się ich z naszymi balonowcami przy tej okazji dało w wyniku zadzierzgnięcie bardzo serdecznych węzłów przyjaźni. Tak samo załogi niemieckie, szwajcarskie i francuskie, które u nas lądowały, wyrażały gorącą chęć zbliżenia się z nami i nie ulega wątpliwości, że wzięłyby udział w zawodach balonowych organizowanych w Polsce.

Byłoby więc ze wszech miar pożądane, by nasze czynniki miarodajne zechciały, gdy przyjdzie na to czas — potraktować przychylnie kwestję zorganizowania tych zawodów. Byłby to równocześnie trening dla naszych załóg, które mają wziąć udział w przyszłorocznych zawodach o puhar Gordon-Bennett'a.

Uwzględnienie protestu Polski. Międzynarodowy Odwoławczy Trybunał Lotniczy na sesji w dniu 21 listopada rozpatrywał protest, złożony przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie orzeczenia jury Międzynarodowego Meetingu Lotniczego w Zurychu. W meetingu tym, w Locie Alpejskim, sklasyfikowano naszego świetnego zawodnika, kpt. Bajana, na drugiem miejscu. Protest Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej zaczepiał stronę formalną orzeczenia jury. Międzynarodowy Trybunał Lotniczy podzielił zastrzeżenia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i skasował orzeczenie jury, przesyłając sprawę Aeroklubowi Szwajcarskiemu do ponownego rozpatrzenia.

Lotnictwo nad morzem. Sprawa utworzenia klubu lotniczego z siedzibą w Gdyni, któryby objął swą działalnością całe Pomorze, jest coraz bliższa realizacji. Inicjatywie tej patronuje p. inż. W. Szaniawski, b. zast. naczelnika Wydz. Lotn. Cywil. a obecnie wicekomisarz rządowy Gdyni.

Mówi się również poważnie o przystąpieniu Gdyni do P. L. L. „Lot". Gdyby to nastąpiło, samoloty zamiast w Gdańsku lądowałyby w Gdyni.

Jak już pisaliśmy w numerze sierpniowym, Gdynia posiada od niedawna lotnisko państwowe, znajdujące sie w pobliżu stacji kolejowej Rumja — Zagórze, w odległości 12 km. od portu. Użytkuje je narazie gdański Aeroklub Akademicki.

Loty do Wolnego Miasta Gdańska. Ze względu na nieunormowanie dotąd stosunków lotniczych z Wolnem Miastem Gdańskiem i powstające z tego powodu nieporozumienia, Ministerstwo Komunikacji uważa za niewskazane aż do odwołania dokonywanie jakichkolwiek lotów do obszaru W. M. Gdańska przez polskie samoloty turystyczne.

Kluby powinny powstrzymać się od wysyłania swoich maszyn na wymienione terytorjum.

Lecąc nad morze, lądować można na lotnisku gdyńskiem w Rumji - Zagórzu, po uprzedniem zawiadomieniu o zamiarze ladowania Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku.

Oficjalna klasyfikacja zawodów o puhar Gordon — Bennett'a. Komisja sportowa zawodów balonowych o puhar Gordon — Bennett'a ogłosiła w dniu 17 listopada definitywne wyniki zawodów. Są one zgodne z przewidywanemi. Na pierwszych trzech miejscach znalazły się 2 załogi amerykańskie (balony „U. S. Navy" i „Goodyear VIII") oraz załoga francuskiego balonu „Petite Mousse". Miejsce 4-te zajął balon polski „Polonia", 5-te balon hiszpański „14 de Abril", 6-te zaś drugi balon polski — „Gdynia". Prócz nagród pieniężnych, Polacy zdobyli: pilot balonu „Polonia", por. Pomaski, nagrodę honorową w postaci chronometru, pilot zaś „Gdyni", por. Hynek, — puhar srebrny, ufundowany przez Automobilklub w Bazylei.

KOMUNIKACJA

Październik w polskiej komunikacji lotniczej. Październik był pierwszym miesiącem w roku bież., od którego ograniczono ruch na naszych linjach lotniczych na okres zimowy. Od 1-go października b. r. natężenie ruchu w stosunku do lata zmniejszono o 55,4% przez zawieszenie do wiosny roku przyszłego eksploatacji linji Wilno — Riga — Tallin i Bukareszt — Sofja — Saloniki oraz ograniczenie ruchu do 3 razy w tygodniu na wszystkich linjach krajowych, a wreszcie zredukowanie ruchu na linji Lwów —Bukareszt do 1 razu w tygodniu.

Pomimo ograniczenia ruchu, frekwencja na naszych linjach nie spadła, a przeciwnie wykorzystane obciążenie w miesiącu październiku b. r. podniosło się w stosunku do miesiąca września b. r. z 733,8 T/km. na 757,1 T/km. Fakt ten przypisać należy w pierwszym rzędzie przyzwyczajeniu się naszego społeczeństwa do korzystania z komunikacji lotniczej, zarówno w lecie, jak i w zimie (w sezonie zimowym samoloty są ogrzewane), niskim cenom biletów samolotowych, pełnemu bezpieczeństwu, z jakiem przewożeni są pasażerowie i wysokiej regularności, z jaką kursują nasze samoloty komunikacyjne.

W październiku samoloty P. L. L. „LOT" przelatując 79½ tysięcy km. w 320 lotach, przewiozły 715 pasażerów, około 27.000 kg. bagażu i towarów, przeszło 1.000 kg. poczty i ponad 1.000 kg. gazet.

L. O. P. P.

Nowe lotnisko L. O. P. P. w Płocku. W niedzielę, dnia 6.11 r. b., obchodził Płock wielką uroczystość poświecenia lotniska, wybudowanego kosztem Komitetu Powiatowego LOPP w Płocku. Przygotowaniem uroczystości zajął się specjalnie zorganizowany Miejski Komitet Obywatelski, w skład którego weszli przedstawiciele wszystkich warstw społecznych.

Udział w uroczystości wzięli: w imieniu pana ministra komunikacji — dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywil-

nego p. inż. Filipowicz, starosta powiatu płockiego p. Kloc, wiceprezes Zarządu Głównego LOPP inż. Moniuszko, dyr. Wawrzyniak, w imieniu dowódcy Korpusu płk. dypl. Parafiński, dowódca Garnizonu płk. Robakiewicz, z ramienia Sztabu Głównego płk. dypl. Ludwig i mjr. Królikiewicz oraz z Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. mjr. pil. Kretowicz.

Poza tem wzięli udział przedstawiciele Aeroklubu Rzplitej Polskiej z panem mjr. Kwiecińskim na czele, przedstawiciele Aeroklubu Warszawskiego z p. posłem Rudowskim oraz reprezentanci wszystkich władz państwowych i samorządowych, organizacje P. W., straży pożarnych, związków i t. p. Organizacje kobiece reprezentowała p. Rościszewska.

Przybył również szwadron honorowy 4 p. strz. kon. oraz baterja 8 p. a. l. Mimo, że pogoda nie dopisała, na lotnisko, oddalone o 4 kilometry od miasta, przybyło kilka tysięcy osób, co dowodzi wielkiego zainteresowania się ze strony miejscowego społeczeństwa lotnictwem. Z wielkim entuzjazmem witano nadlatujące samoloty wojskowe i turystyczne. Wielkie wrażenie wywołały popisy akrobatyczne. Maszyny zarzucano kwiatami, zwłaszcza samolot kpt. Karpińskiego.

Ś. p. Heljodor Drygas



Zmarły niedawno w katastrofie lotniczej pod Bydgoszczą, prezes Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku, ś. p. Heljodor Drygas, znany był społeczeństwu polskiemu początkowo ze sportu motocyklowego, któremu poświęcał się z całym zapałem, stojąc na jednem z jego czołowych miejsc. Wiele nagród i odznaczeń było owocem Jego wyczynów w tej dziedzinie.

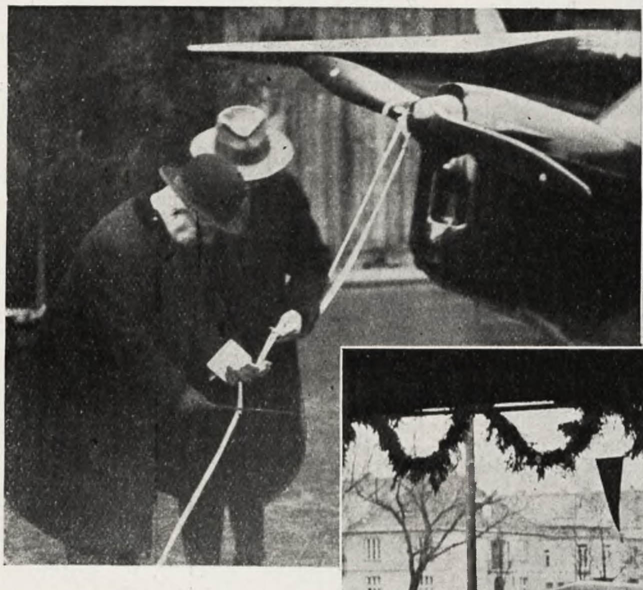
Kiedy zaistniała możliwość utworzenia na terenie w. m. Gdańska polskiego klubu lotniczego, jest jednym z inicjatorów i wykonawców tej myśli, której poświęca cały swój wrodzony zapał, czas i siły. W międzyczasie uzyskuje dyplom pilota i rokuje jaknajlepsze nadzieje na przyszłość. Z początkiem roku bież. staje na czele A. A. G., prowadząc go do coraz jaśniejszej przyszłości. Niestety, nie było Mu danem oglądać zasłużony owoc swej pracy. Wracając z meetingu lwowskiego do Gdańska, uległ w dn. 8.10 b. r. wypadkowi pod Bydgoszczą (Kotomierz), ponosząc śmierć na miejscu.

Jako człowiek odznaczał się przedewszystkiem koleżeńskością i prawem, szczerem i gorącem sercem. Bez fałszu i podstępu kroczył śmiało przez życie, pociągając za sobą liczne rzesze przyszłych zdobywców przestworzy.

Życie swe złożył na ołtarzu lotnictwa, które tak gorąco pokochał.

Braterstwo kolejarzy

Z uroczystości przekazania 2 samolotów turystycznych ufundowanych przez Warszawski Dyrekcyjny Komitet Kolejowy L.O.P.P. Aeroklubowi Warszawskiemu w dniu 13.XI.1932



P. dyr. E. Zienkiewicz, prezes Dyr. Kom. Kolej. L.O.P.P. przecina wstęgę łączącą samoloty. Obok prezes A. W. p. poseł J. Rudowski.





Grupa uczestników uroczystości. Od lewej pp.: min. Kühn, nacz. J. Kaliński — wiceprezes Kom. Kol., kpt. Halewski, prof. Pruszkowski, pos. Rudowski i dyr. Zienkiewicz.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

ANGLJA

Rozbudowa lotnisk. Według niedawno dokonanych obliczeń, dla dalszego rozwoju lotnictwa prywatnego w Anglji potrzeba około 300 lądowisk. Narazie na terytorjum Anglji jest 124 zarejestrowanych lotnisk, lądowisk oraz portów dla wodnosamolotów. Jednak, dzięki nieustannej propagandzie sir Cobhama, szereg mniejszych miast przypuszczalnie jeszcze w tym roku rozpocznie budowę własnych lotnisk turystycznych.

Propaganda lotnicza. Towarzystwo Propagandy Lotnictwa „National Aviation Day" pod przewodnictwem nieumęczonego sir Allana Cobhama, zakończyło swój pierwszy sezon propagandowy w miastach angielskich. Podczas gdy część pilotów i mechaników zostaje w Anglji, aby przygotować następny sezon lotów propagandowych, sir Cobham z żoną i 7-iu członkami swego personelu latającego udaje się do Afryki Południowej, gdzie zamierza zorganizować podobne do angielskich loty spacerowo - propagandowe i udzielić chrztu powietrznego jak największej ilości wybitnych obywateli miejscowych. Działacz angielski uważa słusznie, że propaganda lotnicza najskuteczniej działa drogą przez młodzież i dzieci. To też wśród młodocianej publiczności w pierwszym rzędzie stara się on o chętnych pasażerów.

Tabor lotniczy sir Cobhama w jego wyprawie przedstawia się następu'aco: 1 samolot myśliwski Armstrong Whitworth XVI z silnikiem Panther, 3 samoloty Avro-Avian z silnikami Lynx, oraz 1 autogiro.

Sir Cobham projektuje również demonstrowanie samolotu de Havilland Hercules, zakupionego od T-wa Imperial Airways, w miastach odległych od trasy lotniczej linji handlowej Londyn - Cap.

Poczta lotnicza. Ostatnio ogłoszone dane statystyczne wykazują wzrost lotniczego ruchu pocztowego między Anglją i Afryką. Ilość listów transportowanych z Afryki do Anglji dochodzi do 14.000 tygodniowo. W odwrotnym zaś kierunku, z Anglji do Afryki, odlatuje 12.000 listów na tydzień.

Pasażerskie samoloty de Havillanda. Zakłady lotnicze de Havilland w Anglji budują obecnie samolot typu D. H.-84, mogący pomieścić sześciu pasażerów. Samolot ten zaopatrzony zostanie w dwa silniki Gipsy - Major. Linje lotniczej komunikacji pasażerskiej zamówiły już 6 maszyn tego typu.

Nowe zastosowanie samolotów Moth. Zakłady de Havillanda w Kanadzie pracują obecnie nad przystosowaniem samolotu Fox-Moth do celów komunikacji handlowej. Jeden z tych samolotów, zaopatrzony w pływaki, odbył szereg udanych prób w prowincjach Ontario i Quebec.

Otwarcie lotniska w Oxfordzie. Dn. 3-go listopada odbyło się uroczyste otwarcie lotniska eskadry Oxfordu, która obecnie liczy 70 członków.

Eskadry studenckie, zarówno w Oxfordzie, jak i w Cambridge, zostały utworzone w roku 1925 w celu rozwoju sportu lotniczego między młodzieżą uniwersytecką i dla przygotowania kadr rezerw lotniczych.

Między gośćmi, zaproszonymi na uroczystość otwarcia lotniska, znajdowało się wiele osobistości znanych w świecie sportowym i naukowym. Niemal wszyscy goście przybyli samolotami.

AUSTRALJA

Lotnictwo cywilne. Według niedawno ogłoszonej statystyki, w Australji znajduje się obecnie 218 samolotów cywilnych, przeważnie produkcji angielskiej.

Kobiecy lot dokoła Australji. Depesze podały wiadomość o pierwszym kobiecym locie dokoła Australji. Ten wielki lot turystyczny, którego trasa ciągnie się na przestrzeni przeszło 12.000 kilometrów, zosał wykonany przez pannę Bonney w ciągu drugiej połowy sierpnia i całego miesiąca września. Panna Bonney leciała na samolocie Moth - Gipsy przez Brisbane, Blackhall, Camooweal, Port Darwin, Wyndham, Derby, Port Headland Carnaroon, Perth, Forrest, Cedune, Adelaida, Melbourne, Cauberre, Sydney i Harbour.

CZECHOSŁOWACJA

Nowe samoloty komunikacyjne. Wkrótce na jednej z czechosłowackich linij lotniczych ma być dokonana próba użyteczności prototypu samolotu Avia o wielkiej mocy i dużej szybkości. Konstruktorzy tej nowej maszyny przypuszczają, że próbne loty wykażą właściwości samolotu podobne do właściwości amerykańskiego Locheed - Orion'a.

FRANCJA

Lotnictwo turystyczne we Francji. Francja posiada w roku 1929 tylko 26 prywatnych samolotów turystycznych. System wielkich premji, udzielanych przez rząd francuski lotnikom prywatnym i nabywcom samolotów dał doskonałe wyniki, gdyż lotnictwo prywatne we Francji posiada obecnie 491 maszyn.

Najwięcej samolotów turystycznych posiada Francja Północna i Algier.

Loty z Francji do Indochin. Réné Lefevre, znany ze swych lotów do Madagaskaru, musiał zrezygnować z dalszego lotu do Indochin, mającego na celu zdobycie Puharu Prezydenta Republiki Francuskiej.

Lefevre wystartował z lotniska Orly 18-go października o godzinie 5,45 na samolocie Mauboussin z 40-konnym silnikiem Salmson. Aby sprostać warunkom konkursu, przestrzeń z Paryża do Saigonu Lefevre musiał odbyć w przeciągu maximum 15 dni. Pierwsze etapy lotu: Orly — Marsylja — Rzym — Ateny, pilot minął pomyślnie. Ale już następny etap Ateny — Alep nie powiódł się Lefevrowi. Po przymusowem lądowaniu w Turcji i przetransportowaniu samolotu do Smyrny, okazały się konieczne poważne reperacje. Wobec tego Lefevre zaokrętował swój samolot i po remoncie dokonanym we Francji ma zamiar lot do Indochin rozpocząć na nowo.

Jak się dowiadujemy obecnie, także i inni piloci francuscy, zachęceni nagrodą Prezydenta, zamierzają pójść w ślady Lefevre'a. Podobno w najbliższym czasie ma wystartować w tym celu z Paryża pilot Lebau.

Czyżby na odcinku Francja — Indochiny miał się rozpocząć szlachetny wyścig i rywalizacja między pilotami turystycznymi? Przypominałoby to loty angielskich pilotów z Londynu do Portu Darwina i przyczyniłoby się napewno ogromnie do propagandy lotnictwa, podobnie jak w czasach, gdy nazwiska Kingsford Smitha, Berta Hinklera, Mollisona i innych turystów powietrznych Wielkiej Brytanji kolejno budziły entuzjazm angielskiej publiczności sportowej.

ITALJA

Przygotowania do grupowego lotu naokoło świata. W Ortebello odbywa się obecnie intensywny trening eskadry, która już w marcu roku przyszłego rozpocząć ma lot grupowy dookoła świata z trasą wiodącą przez New York i Tokio przez północne części Atlantyku i Pacyfiku.

Kierownictwo lotu obejmą: generał Pellegrini i jego adjutant, pułkownik Longo. Eskadra składać się będzie z 24 wodnosamolotów Savoia - Marchetti S-55, zaopatrzonych w nowe silniki Isotta Fraschini o mocy 750 — 800 KM.

Szybownictwo w wojskowych związkach młodzieży. Sekretarz partji faszystów, będący jednocześnie szefem wojskowych związków młodzieży, wydał rozporządzenie, aby przy każdym związku został wyznaczony delegat sportowy. Obecnie wszyscy ci delegaci, w liczbie

92, wezwani zostali do Rzymu na teoretyczny i praktyczny kurs szybownictwa, zorganizowany w porcie lotniczym Littorio.

Fakt ten wskazuje na coraz większe zainteresowanie się szybownictwem przez rząd faszystowski, który uważa szybownictwo za najpraktyczniejszą drogę do utworzenia kadr młodych lotników.

NIEMCY

Lotnictwo sportowe. Statystyka ogłoszona ostatnio przez Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej podaje ilość właścicieli prywatnych samolotów w Niemczech na 300. Większość z nich stanowią ziemianie, sportowcy, przemysłowcy, artyści i aktorzy.

Ilość samolotów zarejestrowanych na terytorjum Rzeszy dochodzi obecnie do 900. W tem największą część stanowią samoloty szkół lotniczych i linij komunikacji powietrznej.

Formalności związane z otrzymaniem pozwolenia na latanie w Rzeszy Niemieckiej, jak również koszty rejestracji, są bardzo niewielkie. Pozwolenie kosztuje zaledwie jedną markę i pięćdziesiąt fenigów. Zbadanie samolotu przez Biuro Służby Technicznej — 200 marek (?). Koszty ubezpieczenia wynoszą około 150 marek (?) rocznie, czyli mniej więcej tyle, co ubezpieczenie samochodu.

Ceny samolotów turystycznych w Niemczech są następujące:

Klemm L. 25 z 20-konnym silnikiem Mercedes (dwucylindrowy) — 7000 mk.

Ten sam samolot z 40-konnym silnikiem Salmson — 11.000 mk.

Ten sam samolot z 80-konnym silnikiem Argus — 15.000 mk.

Małe samoloty trzyosobowe (limuzyny) ze 100-konnemi silnikami kosztują po 25.000 mk.

Typami najchętniej nabywanemi przez osoby prywatne są: Junkers F-13, Messerschmidt, Albatros, Focke-Wulf i Heinkel.

Muzea lotnicze. Niemieckie stowarzyszenia lotnicze projektują utworzenie na terytorjum Rzeszy aż trzech muzeów, poświęconych historji rozwoju lotnictwa niemieckiego. Obecnie jedynie przy muzeum monachijskiem istnieje oddział lotnictwa, posiadający wiele ciekawych eksponatów.

Pomyślna podróż Zeppelina. Sterowiec „Graf Zeppelin" powrócił z ostatniej w tym sezonie podróży do Ameryki Południowej. Wyleciawszy z Friedrichshafen 24-go października, sterowiec zakotwiczył się w Pernambucco, skąd po krótkim postoju, 29-go października przyleciał do Rio de Janeiro. Zabrawszy pocztę przeznaczoną dla Niemiec, „Graf Zeppelin" wyruszył w powrotną drogę do Europy, a odbywszy ją pomyślnie, znajduje się obecnie w hangarze macierzystego portu.

Nieudany przelot na szybowcu. Ostatnio w Niemczech została podjęta nowa próba przelotu szybowca nad Alpami. Pilot szybowcowy Peter Riedel na szybowcu „Rhönadler", holowanym przez samolot, wzniósł się na 1500 metrów. Straciwszy jednak w krótkim czasie wysokość, musiał zrezygnować z przelotu i wylądował w pobliżu miejsca startu.

Wystawa arktyczna. Z inicjatywy doktora Eckenera i dyrektora lipskiego instytutu geograficznego, profesora Weitkmanna, staraniem towarzystwa „Aeroarctic" w Berlinie została otwarta wystawa arktyczna, która zgromadziła mnóstwo eksponatów, obrazujących wyniki wszystkich wypraw arktycznych sterowca „Graf Zeppelin".

Podczas trwania wystawy, jej kierownictwo zorganizowało cykl popularnych odczytów z dziedziny meteorologji, aerofotografji i t. p. specjalności.

ROSJA

Długość sieci lotnictwa komunikacyjnego. Wykonanie planu pięcioletniego w zakresie lotnictwa cywilnego zostało zrealizowane przez rząd sowiecki w całej rozciągłości: długość sieci linji lotniczych w Sowietach w końcu roku bieżącego wynosi 50.000 kilometrów. Wobec tego Rosja Sowiecka zajęła drugie miejsce na świecie pod względem długości sieci komunikacji powietrznej, ustępując w tej dziedzinie tylko Stanom Zjednoczonym.

STANY ZJEDNOCZONE

Rozwój szybownictwa. Ostatnio opublikowana statystyka podaje liczbę 1355 szybowców na terytorjum Stanów Zjednoczonych. Ilość dyplomów szybowcowych C wynosi około 300, z czego aż 75 dyplomów przypada na Kalifornię.

Próba pobicia rekordu wysokości. Kapitan Uwins, zdobywca ostatniego światowego rekordu wysokości, który wynosił 13.423 metry, odbył w połowie listopada lot, mający na celu pobicie tego niedawno ustanowionego własnego rekordu. Jednak, po osiągnięciu zaledwie 200 metrów więcej niż poprzednim razem, Uwins musiał zrezygnować z dalszego wznoszenia się, wskutek braku benzyny.

Radjostacja na szybowcu. Pilot Jack O'Meara odbył nad New Yorkiem godzinny lot na swym szybowcu „Hanute". Zaopatrzony w lekką nadawczo-odbiorczą stację radjową, O'Meara przez cały czas trwania lotu porozumiewał się z jedną z rozgłośni radjowych, która transmitowała tę rozmowę.

SZWECJA

Rekord ilości pasażerów. Popularny w Szwecji kapitan pilot Ahsenberg osiągnął swego rodzaju rekord pod względem ilości przewiezionych pasażerów. Ilość ich doszła do 47.703. Ahsenberg jest pilotem na szwedzkich linjach komunikacji lotniczej, a jednocześnie pełnym zapału propagatorem idei rozwoju lotnictwa. W roku 1932 odwiedził on w czasie urlopów i świąt 232 miasta i miasteczka szwedzkie, urządzając wszędzie chrzty powietrzne, zarówno dla dzieci, jak i dla starszych, a nawet bardzo wiekowych osób.

JAPONJA

Bambusowe śmigła. W Japonji odbyły się pierwsze próby zastosowania do samolotów śmigieł bambusowych, które okazały się bardzo mocne i wytrzymałe. Cena śmigła bambusowego wynosi 20% ceny śmigła z innego materjału.

Prometeusz i szwarcówki

Nie danem jest widać człowiekowi przejść przez życie lekko i swobodnie, cóż się zresztą dziwić nam, maluczkim, kiedy ongiś, przed wiekami, wielki półbóg Grecji, Prometeusz, nie po różach stąpał, a koniec miał wręcz opłakany. Podobno przeszwarcował ogień na ziemię, wbrew zakazom najwyższej instancji Olimpu, Zeusa.

I byłaby sława jego dziobanej wątroby przez żarłocznego orła (czarnego) przebrzmiała po dziś dzień, gdyby nie zwykły człowiek, ale niezwykły filozof Grecji, Epiktet, trochę obniżył wartość czynu prometeuszowskiego. Czy zrobił to naprawdę Epiktet nie ręczę, ale jak to było — opowiem.

Otóż trzymana była w wielkiej tajemnicy na Parnasie wieść, że najwspanialszemu tytoniowi olimpijskiemu jacyś nieznani osobnicy czynią niecną konkurencję. Tu i owdzie widziano to Marsa, to Apollina, to nawet (o zgrozo!) Wenus z papierosem szwarcowanym w ustach.

Epiktet twierdzi stanowczo, że nieprawdą jest, aby bogowie żyli samą ambrozją i nektarem. Poco byłby im potrzebny w takim razie ogień; w każdymbądź razie nie do opału. Zapalniczek jeszcze wtedy nie wynaleziono, gazu i elektryczności również. W tak groźnej sytuacji wezwano najwybitniejszego detektywa Olimpu, Herkulesa, i polecono mu wykryć potajemną fabrykę. Herkules rozpoczął poszukiwania używając do tego całego aparatu służby śledczej.

Wszystko naprózno i byłaby może ta konkurencja nadal trwała, gdyby nie przypadek, jak to zwykle bywa w takich poważnych okolicznościach. Ulubienica Parnasu, bogini Wenus, zachorowała obłożnie. Żołądek i jakieś okropne wrzody. Dr. Eskulap wezwany do chorej stwierdził, że to są skutki zakażenia się podejrzanej wartości tytoniem. Przyciśnięta do muru Wenera przyznała się, że nabyła „szwarcówki" od Hefajstosa.

Hefajstos prowadzący robotę podziemną, nie mógł się wyprzeć strasznej winy, gdyż znaleziono u niego (notabene w wielkim brudzie i nieładzie) potajemną wytwórnię tutek i tytoniu, której dyrektorem był Prometeusz.

Zeus rozwścieczony ukarał Hefajstosa odpowiednio, jak to państwo wiecie z historji powszechnej. Schwycił go za nogę i zrzucił z Olimpu na łeb. Złamał nogę. Nic więcej.

Ale Prometeusz, niepoprawny recydywista — pomijając wyrób ohydnych „szwarcówek" — jeszcze ma na sumieniu ogień. Za tę podwójną zbrodnię skazany został na dożywotnie rozjątrzanie wątroby przez orła, jako że Zeusowi wypuścił sporo żółci. Skazanego nie ułaskawiono.

Może to fantazja, a może prawda. Pozwólcie pp. palacze, że ją przetransponuję w myśli na grunt polski.

Z. S. C.

A. Janusz

Wrażenia z lotu balonem „Polonia"

podczas XX zawodów Gordon-Bennetta

Wznosimy się w tempie umiarkowanem, obładowani workami balastowewemi (około 800 kg.), wśród których teraz dopiero spostrzegam opasaną biało-czerwoną wstęgą, wspaniałą wiązankę kwiatów — dar, który w chwili startu wręczyła nam łaskawie jedna z pań miejscowej Polonji.

Pod nami cichnie zgiełk niezliczonej ilości ludzi, zgromadzonych na placu startowym. Lekko kołyszą się w dole żółte kule balonów, gotujących się do odlotu. Wkrótce przekraczamy granicę gościnnej Szwajcarji, kierując się nad terytorjum niemieckiem, z szybkością 20 km/godz., ku łańcuchowi wysokich gór, skąpanych promieniami zachodzącego słońca, ze szczytami gdzieniegdzie ginącemi w obłokach. Nad całością krajobrazu panuje majestatycznie „Deutschland", która rozpoczęła starty i zdołała już daleko wysunąć się naprzód.

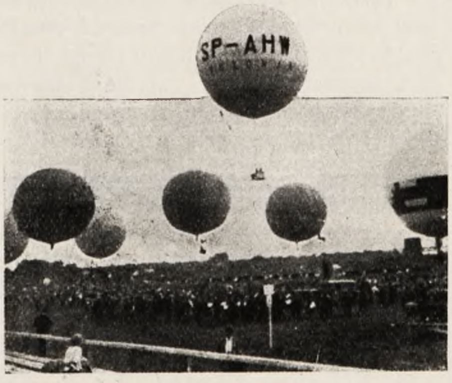
Skierowujemy wzrok nasz ku południowi, by rzucić ostatnie spojrzenie na Alpy. Zasłaniają je jednak czarne smugi deszczu, zbliżające się szybko ku Bazylei. Przed niemi ciągnie się szereg chmur ciemnych i postrzępionych. Kilka z nich spostrzegamy wysoko nad nami.

Na ciemnem tle południowego nieba odznacza się dokładnie „Belgica", która w międzyczasie już oderwała się od ziemi. Długie smugi piasku ciągnące się pod nią znaczą w przestworzach trasę jej lotu i zdradzają nam, że sławny jej pilot ma zamiar zrównoważenia się powyżej 2.000 m.

Z daleko większym trudem udaje się nam odnaleźć, w cieniu chmury, nieco przed nami, maleńki balon Dollfus'a, który sam nie biorąc udziału w zawodach, nie mógł odmówić sobie przyjemności startowania razem z nami, na najmniejszym balonie świata. „Polonja", lecąc zacznie wyżej, podwaja już swą szybkość i niebawem go dogania.

Krajobraz pod nami staje się bardziej górzysty. Wraz ze wzrostem szybkości lotu zbaczamy nieco wprawo. O g. 17.20 doganiamy „L'aventure" i znajdujemy się przez krótki okres czasu pionowo nad nią. Korzystamy z tego, by zamienić kilka słów z pilotem p. Marquant i dowiedzieć się, że balon jego pozbył się również dość znacznej ilości balastu, by wzbić się na obecną wysokość.

Wśród tych obserwacyj uporządkowaliśmy z wielkim trudem worki w koszu, co dało nam nieco swobody ruchu, poczem całą naszą uwagę skierowaliśmy na górę Feldberg; droga bowiem naszego lotu prowadziła wprost na jej szczyt, wysokości 1.500 m., ginący w nimbusach. Miniemy go, coprawda, na dość znacznej wysokości; musimy jednak być przygotowani do pojawienia się prądów zstępujących, z drugiej strony szczytu ,które powodują zawsze dość gwałtowne zerwanie równowagi balonu. Niebawem jesteśmy w chmurach. „Polonja", rozbujana gwałtownym zarzuceniem, po krótkiej walce spokojnie wychodzi z obłoków.



Polonja w chwilę po starcie

Pod wpływem jednak oporu góry, nacierający na nią prąd powietrza utracił nieco na swej pierwotnej szybkości. Skorzystała z tego „Belgica", by się z nami zrównać, ponieważ trasa jej prowadziła zdala od szczytu. Po wyjściu z chmur widzimy ją obok siebie i przez długi czas jeszcze oba balony posuwają się razem, oddalone o kilka zaledwie kilometrów.

O g. 18.20 mijamy Rotweil. Strzałka wysokościomierza wskazuje 2.560 m. Powoli ogarnia nas zmrok. Na południu i wschodzie, wśród błyskania, wyraźnie odznaczają się na niebie fantastyczne kształty błękitnych olbrzymów. Gdzie niegdzie ostre zygzaki błyskawic padają z nich ku ziemi. Od ich uderzeń ziemia zdawałoby się zajęła ogniem i gdy na nią spoglądamy, bezbrzeżne morze świateł ogarnia nas dookoła. W niemem skupieniu, wśród głębokiej ciszy, przerywanej tylko niekiedy głuchym odgłosem dalekich gromów, chłoniemy w siebie piękno, w całej jego bezpośredniości.

O 19.10 znajdujemy się na południe od Stuttgartu. Wolno zniżając się do wysokości 2.100 m., niebawem „Polonja" sama zaczyna ponownie wznosić się. Dotychczas zużyliśmy 260 kg. balastu, by przeciwdziałać ochłodzeniu się gazu i wzbić się na obecną wysokość. Wśród porwanych chmur na niebie wyraźnie widać konstelację Wielkiego Wozu. Opodal jaśnieje gwiazda Polarna. Czas, by przeprowadzić pierwszy pomiar radjogoniometryczny. Odbiornik jest już podwieszony na pierścieniu. Skala kondensatora, znaczona w długości fal, pozwala nam łatwo identyfikować stacje nadawcze. Obsługa bardzo prosta. Kompas Bezarda umocowaliśmy tak, by prądy w ramówce nie oddziaływały na niego.

Poprzednio już odebrałem komunikat z Bazylei o naszym starcie. Ponoć wszystkie balony posuwają się w kierunku na Belgję, choć właśnie od pewnego czasu jeszcze dobitniej zawróciliśmy w kierunku na wschód. Świadczy to, że niż częściowy nad Niemcami Środkowemi jednak się nie wypełnił i nadal jest aktywny, oraz że speaker stacji bazylejskiej widocznie nie porozumiał się z Instytutem Meteorologicznym. Jesteśmy uradowani z tego, że posuwamy się w kierunku na Polskę, nie przeczuwając jeszcze, jak dotkliwie da się nam we znaki południowa strona wspomnianego niżu, wraz ze swemi śnieżycami i deszczami. „Tout va bien" sygnalizujemy do jakiegoś światełka na niebie, które, zdaje się nam, jest jednym z naszych współzawodników. Czy nas zrozumieli — niewiadomo.

Przystępuję więc do pierwszego pomiaru, jaki kiedykolwiek przeprowadziłem w balonie. Azymuty ramówki odczytane na Bezardzie kontroluję dla pewności przy pomocy Gwiazdy Polarnej. Mam Wiedeń, Stuttgard, Bazyleję i Monachjum. Wynik pomiaru radjogoniometrycznego zgadza się dość dokładnie z danemi otrzymanemi z orjentacji bezpośredniej, a zatem ponad chmurami możemy całkowicie zaufać naszemu odbiornikowi. Nie dziw więc, że Niemcy już od kilku lat stosują ten sposób orjentacji podczas zawodów balonowych, wprowadzony poraz pierwszy w balonach wolnych, przez Amerykanów, podczas zawodów o puhar Gordon-Bennetta.

O g. 23.25 mijamy na wysokości 2.480 m. Ratisbonę, pozostawiając ją nieco na północy. Łuna, którą widzieliśmy poprzednio na południowem niebie, przez dłuższy okres czasu, zapewne była nad Monachjum.

Mnożą się jednak ciemne plamy w powodzi światełek pod nami. Czasami całe ich partje pokrywają się zasłoną. Czyżby to był deszcz? Niebawem głuchy szelest pierwszych kropli deszczowych, padających na nasz balon potwierdza te przypuszczenia.

Rozchód balonu wynosił dotychczas 280 kg. Dalsze 40 kg. idą poza burtę kosza, gdyż otoczeni chmurami, przebijamy się ponad Lasem Czeskim. Władek — o ile się nie mylę — przedtem lekko się zdrzemnął; teraz przychodzi kolej na mniej. Od szóstej rano dość było zajęcia na placu startowym, należy się więc nam odpoczynek...

Po przebudzeniu dowiaduję się, że mniejwięcej około g. 3-ej nad ranem minęliśmy Pragę, pozostawiając ją dość daleko na północy. Nasza wysokość wynosi 2.000 m. Niebo całe tonie w ciemnościach.

O g. 4.50 odbieramy na wysokości 2.750 m. komunikat meteorologiczny z Warszawy i w skupieniu wysłuchujemy nasz hymn narodowy. Gdy nieco później mam zamiar wykonać pomiar radjogoniometryczny, nie mogę, niestety, już żadnej stacji nadawczej odnaleźć.

W godzinę później, o 5.41, uporczywy deszcz zepchnął nas zwolna do 1.700 m. Zużycie balastu wzrosło do 400 kg. Spodziewamy się jednak, że z chwilą pojawienia się słońca sytuacja nasza stanie się znośniejszą.

Nareszcie niebo na północnym wschodzie nieco się wyjaśnia. Przez chwilę ukazuje się za nami coś w rodzaju tęczy; kres złudzeniu kładzie jednak deszcz, który ponownie uporczywie ścieka na nasz balon. W międzyczasie, gdy na północy niebo rozpogodziło się nieco, zdołaliśmy spostrzec 4 balony. Kto to był — nie wiemy. W każdym bądź razie odczuliśmy pewne przygnębienie, ponieważ współzawodnicy ci, oddaleni o 20 — 30 km, lecieli w pełnym blasku słonecznym.

Trzeba koniecznie wzbić się ponad chmury. Lecz gdzie one kończą się? Czy dość mamy balastu, by się odważyć na podobny manewr? Czy starczy wtedy balastu, by przetrwać zachód słońca? Zdajemy sobie sprawę z dużego ryzyka podobnego manewru. Niemniej o 7.45 znajdujemy się w chmurach na wysokości 3.060 m. za cenę 80 kg. piasku. Tu już pada śnieg i im wyżej, tem gęściej. Po chwili opadamy. Śnieg topnieje, ścieka z balonu i „Polonja" nieco odciążona ponownie wznosi się. Znów następuje obciążenie śniegiem, opadanie w strefę deszczową i pozbycie się śniegu z balonu.

W ten sposób, przez długi okres czasu balon nasz oscyluje na granicy deszczu i śniegu, tracąc minimalną ilość balastu. Tak dochodzimy do Sudetów.

O godz. 10-ej wysokość nasza wynosi 4.800 m. i nadal jesteśmy w chmurach. Zbliża się jednak przełomowa chwila naszego lotu. W silnej śnieżycy opadamy coraz więcej. Mimo usilnych starań, nie oszczędzając balastu, zostaliśmy jednak zepchnięci do wysokości 2.700 m. W czasie opadania kilkakrotnie przejawiały się tendencje wznoszenia balonu, prawdopodobnie wznoszenia balonu, wskutek zmiennej intensywności zawiei śnieżnej.

Wyrwawszy się wkońcu z prądów tej śnieżycy, z nieznaczną ilością balastu, około g. 11.30 przebijamy chmury.

O g. 12-ej jesteśmy już na wysokości 7.200 m. Przedtem już zauważyliśmy, iż dopływ tlenu do naszych masek jest przerwany. Musieliśmy przeto brać tlen wprost z butli. Czynność trochę niewygodna, biorąc pod uwagę znaczny ciężar butli. Były chwile, gdy ogarnięci sennością musieliśmy skoncentrować całą energję, by nie usnąć.

O 13-ej, według danych radjogoniometrycznych, byliśmy gdzieś w okolicy Nowo Radomska.

Pod nami chmury szły pozornie w kierunku na WNW. Świadczyło to o tem, że posuwamy się z większą szybkością od nich, wynoszącą, jak się później okazało, przeszło 70 km/godz. Nadrabialiśmy zatem to, co straciliśmy w śnieżycy. Ziemi, przez pierwsze dwie godziny, nie widzieliśmy zupełnie; dopiero później powstały gdzieniegdzie drobne luki w chmurach.

O 13.20 wysokość nasza wynosi 7.350 m. Mamy jeszcze 50 kg. balastu.

O godz. 2-ej pojawia się pewna tendencja do opadania. Wskutek przemęczenia nie odrazu ją spostrzegamy. Tracimy przy tej okazji do 8 kg. balastu. Jeszcze półtory godziny utrzymujemy się na wysokości, przyczem wpływ ochładzającego się gazu daje się coraz silniej odczuwać. Nie posiadamy jednak dostatecznej ilości balastu, by krytyczny ten okres czasu przetrzymać. Mogliśmy coprawda wyrzucić puste butle tlenowe, jednak nie widząc ziemi, było to połączone z niebezpieczeństwem dla mieszkańców tej połaci kraju, nad którą znajdowaliśmy się. Jeszcze nad chmurami wyrzucamy ostatni nasz balast, sądząc, że może uda się nam przytrzymać balon powyżej 5.500 m., gdzie była górna granica chmur. Niestety, szczęście nam nie sprzyjało — dostajemy się pod chmury i jak to w takich wypadkach bywa, opadamy dość gwałtownie.

Tuż nad brzegiem jeziora wyrzucamy nasz pokrowiec wraz z pustemi workami, a z wysokości 10 m. — butle tlenowe. Balast ten nie powstrzymuje naszego opadania; wleczka też nie wystarcza do amortyzacji tego ruchu i o godz. 16.14 wpadamy do jeziora, uderzając koszem o grunt, w odległości mniejwięcej 100 metrów od drogi. Szczęście tym razem nam sprzyja, bo miejsce jest płytkie. Kosz szybko wynurza się z wody, pozostając nadal nad wodą z kilku centymetrowem zanurzeniem; balon zaś ciągnie nas, przy lekkim wietrze południowym, ku brzegowi północnemu. Tymczasem na drodze zapanował gorączkowy ruch. Widocznie sytuację naszą oceniano tam znacznie tragiczniej, niż było w rzeczywistości. Po pewnym czasie łodzie mkną na nasze spotkanie — jesteśmy jednak już prawie u brzegu i z pomocy korzystamy tylko w celu doprowadzenia balonu na odpowiednie miejsce do rozerwania.

Lot trwał okrągłe 24 godziny.



Wesołych Świąt!

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

5-lecie Klubu. W dniu 19 października r. b. upłynęło 5 lat od chwili ukonstytuowania się Klubu. Z tej okazji odbyła się w dniu 13 listopada, po południu, w lokalu A. R. P. herbatka, którą zaszczycili swoją obecnością m. in.: p. wicemin. W. Czapski, p. gen. Jarnuszkiewicz, p. dyr. Dep. Lotn. Cyw. Filipowicz, przedstawiciele A. R. P., L. O. P. P., przemysłu, organizacyj pokrewnych, pp. prezes Zienkiewicz i inż. J. Kaliński z Dyr. Kom. Kol. i inni.

Przed południem odbyła się uroczystość na lotnisku, przed hangarem Klubu, połączona z przejęciem samolotów ofiarowanych przez Komitet Kolejowy L.O.P.P.

Walne zgromadzenie programowo-budżetowe. W dniu 11 grudnia odbyło się doroczne zgromadzenie programowe Klubu.

Program na rok 1933 zreferował obszernie prezes, poseł Rudowski, budżet przedłożył skarbnik Iwanowski.

Program, obok zwyczajnych prac, przewiduje rozpoczęcie akcji na rzecz budowy pomocniczego lotniska w Warszawie, urządzenie II międzynarodowego meetingu, poparcie organizacji Challenge 1934, utworzenie sekcji turystów i popieranie prac Koła Młodzieży.

Budżet zwyczajny wyraża się liczbą 172.500 zł., nadzwyczajny 12.000 zł.

W dyskusji podkreślono z naciskiem brak samolotu turystycznego w rodzaju Moth'a, któryby był przejściowym typem między szkolnemi Hanriot'ami a sportowemi maszynami takiemi, jak RWD. Następnie omawiano stosunek Klubu do członków p. w.

Zmieniono statut w tym sensie, aby Klub mógł afiljować pokrewne stowarzyszenia i posiadać członków nadzwyczajnych (czasowych) z pośród nieobywateli polskich.

Zgromadzeniu przewodniczył rektor Pruszkowski. Za stołem prezydjalnym zasiadali pp. prezes inż. J. Kaliński i mec. Biliński ze Skody.

Loty. W listopadzie wykonano w klubie 465 lotów w czasie 65 godzin.

Kurs teoretyczny pilotażu rozpocznie się dnia 23 stycznia i potrwa do 20 marca. Wykłady odbywać się będą 3 razy tygodniowo, w poniedziałki, środy i piątki, od godz. 19-ej do 22-ej. Kierownikiem kursu z ramienia zarządu został p. inż. P. Walewski.

Zapisy przyjmuje sekretarjat we wtorki i czwartki od 18-ej do 19-ej. Dopuszczalna ilość osób na kursie określona została na 75.

Sprzęt. Warszawski Dyrekcyjny Komitet L. O. P. P. ofiarował A. W. 2 samoloty turystyczne typu RWD-5. Uroczyste przejęcie samolotów odbyło się w dniu 13 listopada.

Zarząd Aeroklubu składa na tem miejscu Komitetowi Dyrekcyjnemu najgorętsze podziękowanie za ten hojny dar, który przyczyni się w wysokim stopniu do rozwoju sportu lotniczego w Klubie.

Jeden z ofiarowanych samolotów wystawiony był w Salonie Paryskim.

Pozatem Klub zakupił silnik Gipsy II do posiadanego płatowca typu Moth.

Z Sekcji Szybowcowej. Kierownictwo Sekcji Szybowcowej objął z dniem 15 listopada kol. Tadeusz Ciastuła.

Kol. W. Stępniewski, dotychczasowy kierownik Sekcji, został wybrany na sekretarza Okręgowego Komitetu Szybowcowego.

Za Zarząd:

(—) **S. Iwanowski,** w/z sekretarza.

Warszawa, 12.XII.32.

AEROKLUB POZNAŃSKI

Impreza lotnicza. W dniu 2 października urządził Aeroklub Poznański, przy wspóudziale 3 p. lotn., imprezę lotniczą na lotnisku cywilnem w Ławicy, na której zebrało się około 8.000 widzów. Na program składały się: akrobacja zespołowa, akrobacja indywidualna, zestrzeliwanie baloników, loty członków Klubu, bombardowanie objektu oraz obrona przeciwlotnicza ziemna i powietrzna i t. d. Cały przebieg imprezy objaśniano dokładnie przez megafony.

Kurs teoretyczny. W dniu 30 listopada rozpoczął się kurs teoretyczny pilotażu, na który uczęszcza 43 członków.

Tabor. Aeroklub Poznański posiada 9 samolotów, z czego obecnie 3 są w remoncie.

Nowy oddział szybowcowy. Przy poznańskiem Kolejowem Przysposobieniu Wojskowem została utworzona sekcja szybowcowa pod technicznym nadzorem Aeroklubu Poznańskiego.

Skład zarządu sekcji jest następujący: prezes inż. Stryjski, wiceprezes Effert Stefan, sekretarz Grad, skarbnik Fundament.

Komisja techniczna: inż. Wasilewski Karaśkiewicz, Kowalski, Galusik, Czarnecki.

Komisja rewizyjna: inż. Pupko, Piętkiewicz, Kasprzak.

Sekcja buduje 2 szybowce typu CWJ-1 dla Aeroklubu Poznańskiego i projektuje budowę dalszych szybowców typu „Czajka".

Pierwsza w Polsce sekcja szybowcowa pań. Dnia 10 listopada powstała w Poznaniu przy Aeroklubie Poznańskim Sekcja Szybowcowa Pań, mająca na celu szkolenie członkiń do kategorji A i B, ułatwianie dalszego szkolenia w ośrodkach szybowcowych i propagandę lotnictwa silnikowego i bezsilnikowego. Członkinie odbędą narazie kurs przygotowawczy teoretyczny, organizowany przez A. P., a właściwe szkolenie rozpocznie się z wiosną. Okres zimowy przeznaczono na zebranie potrzebnych funduszy na własny szybowiec, który wykona się w warsztatach Aeroklubu Poznańskiego, gdzie członkinie już dzisiaj zapoznają się z budową szybowców.

Sekcja liczy obecnie 30 członkiń. Zarząd wybrany na zebraniu konstytucyjnem przedstawia się następująco: prezeska p. Modlibowska, wiceprezeska p. M. Hrynakowska, sekretarka p. K. Ganowiczówna i skarbniczka p. A. Korytowska.

Szkolenie. Aeroklub Poznański uzyskał 10 nowych członków pilotów: Busza Władysław, Chojnacki Włodzimierz, Hildebrandt Stefan, Karpiński Jan, Kłosin Władysław, Lemański Władysław, Mielżyński Zygmunt, Mieloch Jerzy, Niedziela Piotr. Walendowski Władysław.

Za Zarząd:

(—) **St. Pluciński,** sekretarz.

Poznań, dnia 4.XII.1932 r.

AEROKLUB WILEŃSKI

Trening. W listopadzie wykonano 27 lotów treningowych w czasie 17 godzin 51 min. Korzystało z treningu 8 pilotów. W użyciu były: Albatros B2 i Hanriot 28. Z powodu złych warunków atmosferycznych loty trwały tylko do 18 listopada.

Kurs teoretyczny. W dniu 5 grudnia r. b. nastąpiło otwarcie 5-go kursu teoretycznego szkoły lotniczej. Na kurs przyjęto 46 słuchaczy, w tem trzy panie. Program kursu przewiduje 125 godzin wykładów i 44 godziny ćwiczeń i praktyki warsztatowej. Wykłady odbywać się będą w Państwowej Szkole Technicznej trzy razy tygodniowo od godz. 19 do 21,35. Kurs trwać będzie do 1 maja 1933 r.

Szybownictwo. Wypożyczono na kilka miesięcy dla Koła Szybowcowego w Holszanach jeden szybowiec szkolny CW-3.

Wykonano szereg prac przygotowawczych w związku z organizacją Okręgowego Komitetu Szybowcowego przy Aeroklubie Wileńskim. W dniu 10 grudnia odbędzie się w sali Kuratorjum Wileńskiego Okręgu Szkolnego zebranie zaproszonych przedstawicieli władz państwowych i samorządowych, organizacyj społecznych oraz prasy w sprawie Okr. Komitetu Szybowcowego.

Na prezesa Komitetu został wybrany p. Kazimierz Szelągowski, kurator Wileńskiego Okręgu Szkolnego.

Propaganda. Zarząd Klubu za pośrednictwem miejscowej prasy i rozgłośni wileńskiej informuje społeczeństwo o życiu Klubu i sprawach lotniczych. W przyszłości są przewidziane odczyty, wygłaszane przez wysyłanych prelegentów.

Życie towarzyskie. W okresie przedadwentowym urządzono jedną sobótkę dla członków Klubu i wprowadzonych gości.

W dniu 19 grudnia b. r. odbędzie się w lokalu Klubu tradycyjny „Opłatek".

Za Zarząd:
(—) **N. Szaławkówna,** sekretarz.

Wilno, dnia 3.XII.32 r.

AEROKLUB ŚLĄSKI

w Katowicach

Kurs teoretyczny. Dnia 1 grudnia odbyło się w auli Śl. Zakładów Technicznych uorczyste otwarcie kursu teoretycznego P. W. lotniczego.

Otwarcia kursu dokonał prezes Aeroklubu Śląskiego, pułk. dypl. w s. s. i dyr. gen. Huty Bismarka inż. Marjan Przybylski, witając w gorących słowach zebranych gości i uczniów oraz zachęcając tych ostatnich do wytężonej pracy dla chwały lotnictwa polskiego.

Następnie przemówił w imieniu p. wojewody Grażyńskiego naczelnik Wydz. Wojsk. Wojew. dr. Robel, przedstawiając w skróceniu całokształt prac P. W. wogóle a na terenie Śląska w szczególności.

Prócz tego przemawiali jeszcze panowie: Mjr. Kowalówka i por. Domagalski. Zakończył przemówienia kierownik P. W. lotn. por. pil. Gaździk. Uroczystość zaszczycili swoją obecnością przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych z p. d-cą 2 p. lotn. pułk. pil. Lewandowskim na czele. Zarząd Aeroklubu reprezentowali: pułk. inż. Przybylski i dyr. inż. Paczkowski.

Kierownictwo kursu, zorganizowanego przez Aeroklub Śl., spoczywa w ręku komendanta P. W. lotn. p. por. Gaździka.

Na kurs przyjętych zostało 30 frekwentantów uznanych przez komisję lekarską za zdolnych do służby w powietrzu.

Po zakończeniu części oficjalnej — rozpoczęły się normalne wykłady.

Z polecenia Zarządu:
(—) **Głodziński ppłk. w s. s.**

Katowice, 3.XII. 1932.

AEROKLUB AKADEMICKI

w Gdańsku

Nowy zarząd. Na nadzwyczajnem walnem zebraniu w dniu 3 listopada b. r. wybrany został nowy zarząd A. A. G., który ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — Zbigniew Siedlecki, wiceprezes zewnętrzny — Antoni Matheus, wiceprezes wewnętrzny — Edmund Jereczek, sekretarz — Adam Łabiszewski, skarbnik — Józef Gaudyn, kierownik sekcji szybowcowej — Ryszard Dyrgałła, bibljotekarz i gospod. — Stefan Danielewicz.

Za Zarząd:
(—) **A. Matheus**
Wiceprezes.
(—) **A. Łabiszewski**
Sekretarz.

Gdańsk, 5.XII. 1932.

D. c. Regulaminu III Zaw. Lub.-Podl.

(patrz str. IV)

24. Samoloty biorące udział w Zawodach winny się znaleźć na lotnisku w Lublinie dnia 3-go lutego 1933 roku do godziny 14-tej.
25. Dnia 3-go lutego 1933 roku odbędzie się:
    a) sprawdzanie dokumentów
    b) defilada samolotów nad miastem

    Dnia 4-go lutego:
    Lot na trasie.

    Dnia 5-go lutego:
    a) sztafeta lotniczo - motocyklowa
    b) poświęcenie hangaru L.K.L.
    c) strącanie baloników i lądowanie w prostokącie
    d) rozdanie nagród na balu reprezentacyjnym L.K.L.
26. Wszelkie koszty związane z wyżywieniem i noclegami zawodników w czasie trwania zawodów ponoszą zawodnicy. L.K.L. poczyni jaknajdalej idące w tej mierze ułatwienia i udogodnienia.
27. Kierownictwo Zawodów dostarczy zawodnikom bezpłatnie paliwa. W smary zawodnicy zaopatrują się sami.
28. L.K.L. zastrzega sobie prawo odwołania całkowitego lub przesunięcia daty zawodów .

    Prócz niniejszego regulaminu, zawodników obowiązuje stosowanie się do instrukcji szczegółowej, która będzie wydana oddzielnie.

    Do komentowania niniejszego regulaminu oraz instrukcji szczegółowej powołaną jest jedynie Komisja Sportowa Zawodów.
29. Zawody organizować będą naprzemian, co roku: L.K.L. i K.L.P.W.S., a więc w roku 1934 K.L.P.W.S. i t. d.
30. Zawodnicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzenia niniejszego regulaminu, instrukcji szczegółowej oraz zarządzeń władz 3-ch L.P.Z.Z.L.

Za Zarząd L. K. L.:
(—) K. Rożański.
Kierownik 3-ch L.P.Z.Z.L.

Lublin, 5.XII.1932.

SPRAWOZDANIE FINANSOWE Z KONCERTU KU CZCI Ś. P. ŻWIRKI I WIGURY

Sprawozdanie finansowe z koncertu, urządzonego dnia 13.XI. 1932 r. w Teatrze Wielkim, na dochód Centralnego Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

DOCHODY:

	zł.
Ze sprzedaży biletów oraz z drobnych naddatków	2.502.79
Ofiara P. Prezydenta Rzplitej Polskiej	500.—
„ p. Premjera	500.—
„ p. Ministra Komunikacji	100.—
„ p. Prezesa Aeroklubu Rzplitej Polskiej ks. J. Radziwiłła	1.000.—
	zł. 4.602.79

WYDATKI:

	zł.
Impresarjo p. B. Iwanowski	300.—
Firma Herman i Grossman (nastrojenie i przewóz fort.)	105.—
Służba niższa Opery Warszawskiej	125.90
Rozlepienie 1800 sztuk afiszów	170.—
Kwiaty i wynajęcie samochodu	127.40
	zł. 828.30

Czysty dochód wynosi zatem zł. 3.774.49 gr. i wpłacony został do P. K. O. na rachunek 27027, t. j. na dobro Centralnego Komitetu Fundacji. Sprawozdanie szczegółowe i kwity złożone zostały w Centralnym Komitecie Fundacji, Wierzbowa 9, lokal LOPP.

Za Komitet Organiz. Koncertu:
Stanisława Rayska
Marja Rudowska, Helena Floryanowiczowa,
Marja Filipowiczowa, Zofja Makowska,
Karol Pluciński.

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.